Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 16.) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Breslau bei Emil Kabath.

Posener Zeitung.

Neunundsiebzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M. Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien bei G. L. Daube & Co. — Haasenstein & Vogler, — Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank."

Nr. 233.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Sonnabend, 1. April

(Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Vom Landtage.

36. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 31. März, 11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Achenbach, Geh. Räthe Rötger, Weishaupt u. A.

Auf der Tagesordnung stehen die ersten Berathungen der Gesetzentwürfe wegen Uebernahme einer Staatszinsgarantie für die Prioritäten der Halle-Sorau-Gubener Bahn und des Ankaufs und Ausbaues der Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei.

Nach dem Antrage des Abg. Berger beschließt das Haus die Debatte über beide Vorlagen zu verbinden.

Abg. Richter (Hagen): Meine politischen Freunde und ich beantragen, die Vorlage wegen der Linie Halle-Sorau-Guben in zweiter Lesung im Plenum zu behandeln, dagegen die Bahn Halle Kassel an die Budgetkommission zu verweisen. Die Sache Halle Sorau-Guben scheint uns vollständig zur Entscheidung reif zu sein und der vorliegende Vertrag kann nicht amendirt, sondern nur angenommen oder abgelehnt werden. Wir sind entschieden gegen die Genehmigung einer Zinsgarantie für Halle-Sorau-Guben. Der Abg. Lasker hat mit Recht dem Handelsminister Grafen Itzenplitz zum Vorwurf gemacht, daß seine Verwaltung in Beziehung auf die Eisenbahnen jedes Prinzips entbehrte, daß er von Fall zu Fall entschieden habe. Wenn nun das Haus, nachdem es die Zinsgarantie für die Nordbahn ablehnte, die Zinsgarantie für Halle Sorau-Guben bewilligt, so wird man ihm denselben Vorwurf machen können. Wir haben aber die Zinsgarantie für die Berliner Nordbahn abgelehnt, weil wir meinten, daß ein unsolides wirthschaftliches Unternehmen seinen eigenen Konsequenzen zu überlassen sei, (Sehr richtig!) und daß man nicht durch Gewährung von Staatshilfe den Glauben erwecken dürfte, daß, wenn es schlecht gehe, der Staat noch immer da sei, um ein Unternehmen zu halten. Dies würde den Leichtsinn der Spekulanten nur noch mehr steigern. In Folge dessen sind denn auch die Aktionäre der Nordbahn — und zwar mit Recht — leer ausgegangen. Wollte man nun den Aktionären der Halle-Sorau-Gubener eine Aussicht auf einen künftigen Gewinn lassen, so müßte erst feststehen, daß die Halle-Sorau-Gubener Bahn ein solideres Unternehmen gewesen ist als die Nordbahn. Dies ist aber nicht der Fall; die Gründung Halle-Sorau-Guben scheint sogar noch etwas unsolider betrieben zu sein als die Nordbahn. (Sehr gut!) Der Abg. Lasker hat dies schon neulich angedeutet. Daß an der Spitze der Pommerschen Zentralbahn-Gründung ein Geheimrath, an der Spitze der Nordbahn-Gründung ein Fürst und hier ein Herzog steht, das kann doch in der Beurtheilung der Sache keinen Unterschied machen. (Heiterkeit.) Nach der Entscheidung in Betreff der Nordbahn würden wir durch Annahme der Vorlage nicht nur unser Prinzip verlassen, sondern auch der Nordbahn gegenüber uns eines Unrechts schuldig machen. Ebenso wenig Theilnahme wie die Aktionäre verdienen die Prioritätenbesitzer von Halle Sorau-Guben. Diese Prioritäten wurden 5prozentig in dem Jahre 1871 und 1872 emittirt, in einer Zeit, wo 5prozentige Prioritäten gekündigt wurden, um zu niedrigerem Zinsfuß konvertirt zu werden, wo 4prozentige Staatspapiere pari standen. Wer zu jener Zeit 5prozentige Prioritäten neu kaufte, mußte sich sagen, daß dies Papier weniger als andere solide Papiere auf Solidität Anspruch machen könnte. Allerdings sind durch Betheiligung der Seehandlung an der Ausgabe dieser Prioritäten auch an die Provinzialfonds solche Papiere gekommen. Ich habe damals zur Entschuldigung der Regierung angeführt, daß die Seehandlung den Auftrag des Finanzministers, der nur auf Ankauf von 4½prozentigen Prioritäten gerichtet war, überschritten habe. Dadurch aber, daß nun die Provinzialfonds von diesen 20 Millionen Mark in Prioritäten 2 Millionen Mark besitzen, wenn sie nicht inzwischen verkauft haben, kann man sein Urtheil über die Sachlage nicht bestimmen lassen. Bisher ist der Fall noch nicht vorgekommen, daß bereits ausgegebene im Besitz des Publikums befindliche Prioritäten nachträglich mit einer Staatsgarantie bekleidet wurden. Indem wir das thun, erheben wir diese Prioritäten zum Rang von Staatspapieren, machen den Besitzern ein ganz unverdientes Geschenk und erhöhen den Werth des Besitzes auf Kosten des Staatskredits. Vielleicht wird man nun entgegnen: wenn wir die Garatie nicht übernehmen, so wird uns bei einem späteren Erwerb die Bahn noch theurer zu stehen kommen. In erster Linie müssen aber die wirthschaftlichen und ethischen Prinzipien durchschlagen. Außerdem kommt aber noch in Betracht, daß wir bei anderweitigem Erwerb diejenigen eventuellen Vortheile uns sichern, die jetzt den Aktionären vorbehalten bleiben. Theuer genug kommt uns die Bahn auch jetzt schon mit Uebernahme der Garantieverpflichtung zu stehen. Die einzige Ziffer in den mit genialer Flüchtigkeit ausgearbeiteten Motiven, welche uns über die finanzielle Lage von Halle-Sorau-Guben Auskunft giebt, theilt uns mit, daß Ende 1874 ein Defizit vorhanden war von 423,000 Thlr. Nach der Statistik des Reichseisenbahnamtes und des „Staatsanzeigers" sind aber im Jahre 1873 nur 46,000 M., im Jahre 1874 nur 96,000 Mk. zur Verzinsung der Prioritätsschuld bei der Bahn übrig gewesen. Nach Vollendung der ganzen Strecke ist die Unterbilanz im Jahre 1875 so weit ich übersehen kann, noch von 735,000 Mark auf 893,000 Mark gewachsen. Im Verhältniß zu dem Zinsbedarf der Prioritätsschulden würde das für die bis jetzt ausgegebenen Prioritäten, wozu noch nach der Vorlage neue aufgenommen würden, nur eine Verzinsung statt mit fünf Proz. mit zwei Proz. repräsentiren. Wenn von der Bahn unter Staatsverwaltung eine größere Rentabilität zu erwarten stände, so könnte man ja durch einen Vertrag die Verwaltung auf den Staat übertragen. Selbst wenn die Bahn durch Nichtannahme der Garantie in Konkurs fallen sollte, würde mich diese Eventualität nicht schrecken, da noch mehrere andere in Betrieb befindliche Bahnen in diesen Fall kommen können. Ich möchte hier auch nicht eine Politik befolgen, deren Maßnahmen von Fall zu Fall durch die Eventualität des Konkurses bestimmt werden, dann möge lieber der Handelsminister seine gesetzgeberische Thätigkeit konzentriren, um ein Eisenbahnkonkursgesetz zu machen, nach dem wir in jedem Fall handeln können. Danach müßte, sobald die Zinscoupons der Prioritäten nicht bezahlt und eingeklagt werden, der Konkurs eintreten, und der Betrieb durch den Massenverwalter geleitet werden, sobald die Betriebskosten gedeckt werden. Obgleich das subjektive Moment, daß der Staat als solcher beim Ankauf der Halle Sorau-Gubener Bahn ein besonderes Interesse hat, für die Werthbestimmung nicht maßgebend sein darf, so will ich auch diese Frage in's Auge fassen. Wenn man sagt, daß durch die Erwerbung von Halle-Sorau-Guben und Halle Kassel für die Staatsbahnen von Eydtkuhnen bis zu den Staatsbahnen im Westen ein zweites Rückgrat geschaffen würde, wie bereits in der Linie Berlin-Wetzlar ein erstes geschaffen sei, so überschätzt man jetzt die Bedeutung des durchgehenden Verkehrs im Gegensatz zu der Hebung des Lokalverkehrs. Glücklicherweise haben die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in der Organisation des durchgehenden Verkehrs mit den Verbänden nicht auf die berliner Geheimräthe gewartet, wie das auch die Motive des Reichseisenbahngesetzes anerkennen. Es ist richtig, daß bei den großen durchgehenden Verkehrslinien wegen der Einwirkung der Konkurrenz der Fortschritt im Eisenbahnwesen am lebhaftesten ist, wie das besonders die Differentialtarife beweisen, deren Wesen häufig verkannt wird. Wollte man bestimmen, daß auf den größeren Linien ebenso theuer gefahren werde, wie auf den kleinen, so würde der Verkehr auf jenen fast ganz aufhören und auf diesen bedeutend vertheuert werden. Bei der Berathung der Berlin-Wetzlarer Linie wurde besonders hervorgehoben, daß dadurch im militärischen Interesse sechs Meilen gespart würden; durch die Einschiebung der Krümmung von Halle-Kassel wird dieser Vortheil aufgehoben, was in den flüchtigen Motiven nicht einmal angeführt wird. Durch eine solche Einschiebung wird also Berlin-Wetzlar militärisch nicht werthvoller als jede andere Linie. Bei der damaligen Milliardenstimmung des Hauses und der Regierung war es vergeblich, gegen diese Linie anzukämpfen, obgleich man jetzt wohl sich nicht mehr so viel von der Rentabilität versprechen wird, wie damals, wo man die berührten Landstriche für ein Land Gosen hielt. Durch eine solche Milliardenstimmung werden aber die Gründungen auf Staatskosten innerlich nicht mehr gerechtfertigt als die damaligen Gründungen auf Privatkosten. Auch die Berlin-Wetzlarer Bahn wird kaum so viel Kapital verzinsen, als bei anderen Bahnen in Prioritäten angelegt ist, und deshalb ist eine solche Staatsgründung ebenso zu verurtheilen, wie es Abg. Lasker in Betreff der Privatbahnen gethan hat, welche ihre Prioritäten nicht verzinsen. Zudem kann eine solche unrentable Staatsgründung nicht wie eine gleichartige Privatgründung bis zu einem gewissen Stadium rückgängig gemacht werden. Eine solche Praxis würde zwar bei Berlin-Wetzlar, Hannover-Harburg und ähnlichen Staatsgründungen zuträglich sein, aber man wird sich schwerlich dazu verstehen. Nun sollen wir außer Berlin-Wetzlar noch ein zweites Rückgrat schaffen. Für mich kommt Halle-Kassel nur als Mittelglied der Linie Berlin-Wetzlar in Betracht und obgleich ich mein Urtheil noch nicht definitiv abschließen will, sondern eine kommissarische Berathung anempfehle, will ich doch schon jetzt eine Reihe von Bedenken hervorheben, wonach mir die Vortheile, die der Erwerb von Halle-Kassel für die Linie Berlin-Wetzlar hat, nicht so ganz in richtigem Verhältniß zu stehen scheinen zu den Opfern der Erwerbung überhaupt. Wenn wir die Linie Halle-Kassel an und für sich in's Auge fassen, so hat die Berlin-Wetzlarer Bahn an derselben nur in ihrem mittleren Theile ein Interesse. Es ist nun die Frage: sollen wir dieses Mittelglied von Blankenheim nach Leinefelde durch eigene Bahn oder durch Uebernahme der gesammten Linien Halle-Kassel herstellen? Hier bemerke ich, daß Halle Kassel auf dieser Mittelstrecke nicht ohne Weiteres für den Berlin-Wetzlarer Zweck brauchbar ist, sondern daß erst 10½ Millionen Mark neu in diese Mittelstrecke hineingesteckt werden müssen, um sie tauglich zu machen. Mir ist es aber noch gar nicht klar, ob nicht noch mehr hineingesteckt werden muß. Uebrigens scheint mir in der sehr unklaren Vorlage hier ein Posten mit doppelter Kreide angeschrieben zu sein. Ich finde nämlich in § 1 eine Ermächtigung verlangt, das Mittelstück Halle-Kassel mit 10½ Millionen Mark auszubauen, und hernach ist in den Motiven bemerkt, daß der bereits bewilligte Kredit von 39 Millionen Mark für Berlin-Wetzlar mit 10½ Millionen Mark auch für den Ausbau der Mittelstrecke Halle-Kassel in Anrechnung kommt, um sie für Berlin-Wetzlar tauglich zu machen. Bis jetzt habe ich mir nicht aufzuklären vermocht, wie das zusammenhängt; die Motive geben mit keiner Silbe darüber Auskunft. Es entsteht nun aber die Frage, wenn man wirklich Berlin-Wetzlar über diese Mittelstrecke im Anschluß an Halle Kassel führen will, liegt dann die Sache schon so, daß man entweder die ganze Linie Halle-Kassel kaufen oder eine Parallelbahn bauen muß? Wäre dies der Fall, so fragt es sich noch immer, ob der Bau einer solchen Parallellinie auf der Mittelstrecke nicht vortheilhafter ist, als der Ankauf von Halle-Kassel. Ist es denn von vornherein ausgeschlossen, daß im Wege des Vertrages ein Verhältniß entsteht, wonach für Berlin-Wetzlar die Mittelstrecke Halle-Kassel mitbenutzt werden kann? Das Eisenbahngesetz von 1838 giebt ja sogar eine gesetzliche Handhabe, gegen Zahlung eines Bahngeldes eine solche Mitbenutzung anderer Eisenbahnlinien zu erzwingen. Eine Regelung dieses Mitbenutzungsrechts ist nach meiner Ansicht eine derjenigen Aufgaben, die am dringendsten einer gesetzlichen Lösung bedürfen. Praktisch wird dies Recht ja schon vielfach ausgeübt. Staatsbahnen benützen einzelne Strecken von Privatbahnen und ebenso Privatbahnen einzelne Strecken von Staatsbahnen. Wenn man also auch in anderer Form Halle-Kassel für Berlin-Wetzlar nutzbar machen kann, so kommt Nordhausen-Nixei gar nicht in Frage; denn letzteres erwerben wir blos, weil wir Halle-Kassel erwerben sollen. Alle diese Bedenken wünsche ich in der Kommission gründlich erwogen zu sehen und möchte überhaupt bitten, derartige Eisenbahnvorlagen mit Belastungen des Staatskredits etwas schärfer zu prüfen, als das bisher geschehen ist. Wenn man anführt, daß wir mit dem Erwerb von Halle-Kassel die Zinsgarantie los werden, so ist das eine bloße Kontoübertragung. Die Zinsverpflichtung geht auf 14 Millionen Thaler, welche wir gegen ein verwendetes Kapital von 39 Millionen Mark, jedoch ohne jeden Vortheil los werden, zumal da die Zinsgarantie im letzten Jahre sehr unwesentlich geworden ist und durch die Eröffnung einer neuen in Verbindung mit Halle-Kassel stehenden Linie völlig bedeutungslos zu werden verspricht. Wir belasten hier den Staatskredit ungeheuer, was bei der jetzigen Finanzlage wohl zu beachten ist, zumal der Finanzminister in diesem Augenblick noch einen Eisenbahnkredit von 495 Millionen Mark in Händen hat. (Hört!) Die Kriegskontribution ist aufgezehrt und 250 Mill. aus derselben bereits in die Staatseisenbahnen gesteckt. Allerdings haben sich auf energisches Klopfen von Seiten des Reichstages auf die Säcke, in denen die Milliarden gelegen haben, noch 24 Mill. Mark zusammengekrümelt (Heiterkeit), die neuerdings an die norddeutschen Bundesstaaten vertheilt worden sind. Diese 24 Millionen werden wohl gerade zureichen, um die Vorschüsse zu decken, mit denen das Eisenbahnkonto von Seiten anderer Konten bereits belastet ist. Thatsächlich fangen wir nach sieben Jahren wieder an, Konsols an der Börse zu verkaufen; wir belasten also durch Eisenbahnanlagen jetzt den Staatskredit. Ich weiß nicht, ob der Handelsminister in seinem Herz und Gemüth erhebenden Weise ausführen wird, man müsse den Nothleidenden zu Hilfe kommen, aber weder wir noch er hat etwas zu verschenken, denn er hat nichts, was er nicht anderswo fortnimmt, nämlich durch Anleihen. Es ist nicht zu erwarten, daß unsere Konsols in den nächsten Jahren, in denen sich die Begebung dieser halben Milliarde Mark Staatsanleihen zusammendrängt, denselben hohen Cours behalten werden, den sie jetzt haben. Wir müssen uns erinnern, daß im Jahre 1869, als wir erhebliche Eisenbahnanleihen aufnahmen, preußischen 4½prozentigen 20-Millionen-Anleihe zu 93 nicht zu begeben war, obgleich damals der Grundbesitz sehr über Hypothekennoth klagte und diese in Zusammenhang steht mit der Begebung größerer Staatsanleihen. Die Herren Agrarier und Vertreter der Interessen des Grundbesitzes sollten einsehen, daß dies ganze System der Uebernahme von Eisenbahnen auf den Staat mittelst Staatsanleihen im letzten Grunde auf Kosten des Grundkredits sich vollzieht. (Hört! links.) Ich bitte auch die Eisenbahnbilanz ins Auge zu fassen. Wir haben 246 Millionen Mark aus den Kontributionen in die Eisenbahnbauten gesteckt. Allerdings sind viele dieser Linien noch im Bau, manche sind aber schon eröffnet und im Betriebe; gleichwohl hat sich die Bilanz in unserem Eisenbahnetat pro 1876 gegen 1875 nicht verbessert. In diesem Jahre haben sich die preußischen Staatsbahnen nur mit 3,68 Prozent verzinst; dabei waren die Bauzinsen nicht einmal im Anlagekapital eingerechnet. Der Nachweis, den der Minister am Montag führte, zeigt, daß die Staatseisenbahnen im Jahre 1875 um 3 Millionen Mark im Ueberschuß hinter dem Etatanschlag zurückgeblieben sind; die Einnahmeausfälle in dem Etat waren noch größer, als die Ausgabeersparnisse. Die neuesten Ausweise ergeben, daß die Staatseisenbahnen trotz der neu eröffneten Linien in den ersten Monaten des Jahres 1876 in der Einnahme wiederum um 1½ Millionen Mark gegen die Einnahme 1875 zurückgegangen sind. Dazu ist noch unser jetziger Etat der Staatseisenbahnen ein künstlich günstiger. Man hat zum Beispiel die Ausgaben vermindert für Erneuerung des Wagenparks und der Lokomotiven und diese Posten für die gesammte Staatseisenbahnverwaltung für 1876 sind von 7½ Millionen Mark auf 2½ Millionen Mark heruntergesetzt. Zählen Sie dazu, was für die Erneuerung der Bahnanlagen in Rechnung gestellt ist, so ergiebt sich, daß die preußische Staatsbahnverwaltung aus den laufenden Mitteln im Etat 1876 nur ein Prozent des Anlagekapitals dem Erneuerungsfonds für Betriebsmittel und Bahnanlagen zugeführt hat. Was würde man sagen, wenn das eine Privatbahn thäte! Ich tadle diese Summe an sich nicht; denn man hat aus extraordinären Mitteln in den letzten Jahren so viel Millionen für Anschaffung von Wagenparks ausgegeben, daß die Wagen massenhaft leer da stehen; aber für die Würdigung der Bilanz fällt das nicht ins Gewicht. Da ist entscheidend, daß die Bilanz dadurch künstlich verschönert erscheint, daß man so wenig für die Erneuerung in diesem Jahre einstellt. Was der Finanzminister neulich behauptete, daß die schlechteste Zeit für die Eisenbahnen vorbei sei, gilt vielleicht für die Privatbahnen, weil deren Gründung im Jahre 1873 aufhörte, schwerlich aber für die Staatsbahnen, weil man da erst 1873 zu gründen anfing. Alle diese neuen Bahnen rentiren an und für sich in den nächsten Jahren nicht, und die Einnahmen, die sie wirklich bringen, werden anderen Staatsbahnlinien theilweise entzogen. Wir kaufen z. B. die Nordbahn an und vermindern dabei zugleich die Einnahmen der vorpommerschen Bahn, die wir garantirt haben, und die uns hoch zu Buch steht. Mit der Berlin-Wetzlarer Bahn verkürzen wir die Bebra-Hanauer, die Main-Weserbahn, die Nassauische Taunusbahn in ihren Einnahmen; wir bauen ebenso die Moselbahn und vermindern die Einnahmen der Rhein-Nahebahn und der Trier Saarer Bahn, welche auch sehr hoch auf unserem Garantiefonds lastet. Ob und was die preußischen Staatsbahnen in diesem Augenblick werth sind, läßt sich gar nicht sagen, weil viele Erweiterungen im Entstehen sind, welche vorhandenen Staatsbahnen Konkurrenz machen werden. Meine optimistischen Ansichten über Finanzverhältnisse sind mir oft zum Vorwurf gemacht, und deshalb darf ich wohl sagen, ohne des Pessimismus in diesen Dingen beschuldigt zu werden: wenn in dieser Weise auf Staatsrechnung fortgegründet wird, wenn man Staatsbahnen beständig baut und vorhandene für den Staat ankauft, so wird einer der Hauptgrundpfeiler unseres sonst überaus soliden preußischen Finanzsystems erschüttert sein, ehe wir uns dessen versehen; wir werden alsbald vor der Alternative einer erheblichen Steuererhöhung stehen. Der Satz des Abg. Lasker: „Wir wollen nicht Eisenbahnen um jeden Preis" gilt ebenso von den Staatsbahnen, wie von Privatbahnen. In dieser Beziehung möchte ich die Budgetkommission dringend bitten, wenn ihr die Vorlage Halle-Kassel überwiesen wird, dieselbe einer sehr eingehenden Prüfung zu unterwerfen; mag dann das Haus seine Beschlüsse fassen, dixi et salvavi animam meam! (Beifalls links).

Abg. v. Benda: Wir können über diese beiden Vorlagen unmöglich ein Urtheil fällen, ohne unseren Standpunkt über die allgemeine Frage, ob das Staats- oder Privatbahnsystem zu befolgen sei, kund zu geben. Ich gehöre nicht zu denen, die unbedingt auf das Staatsbahnsystem schwören. Ich habe in früheren Jahren die entgegengesetzte Richtung in diesem Hause vertreten, und bin davon noch heute überzeugt, daß wenn es wirklich gelingen sollte, das Staatsbahnsystem zur alleinigen Herrschaft zu bringen, nach einer Reihe von Jahren sich genau dieselben Vorwürfe und Beschwerden gegen dies System erheben würden, wie sie bisher gegen die Privatbahnen laut geworden sind. Wenn wir auf die Nachbarländer blicken, so können wir nicht sagen, daß die Entwickelung unseres Eisenbahnsystems, in dem bisherigen wohlthätigen Wetteifer zwischen Staats- und Privatbahnen, eine ungünstige sei. Wir haben, wenn wir die Statistik in Betracht ziehen, nicht die geringste Ursache, den Vergleich mit anderen Ländern in dieser Beziehung zu scheuen. Ich bin allerdings durchaus dafür, daß der Staat sich bemühe, die an verschiedenen Stellen unseres Vaterlandes zerstreuten Bruchstücke der Staatseisenbahnen zu verbinden und zu konsolidiren, aber diese Konsolidation muß geschehen mit Schonung und nicht mit Schädigung der Privatbahnen. Wir haben alle Veranlassung mit den Ruinen, von denen der Handelsminister neulich gesprochen, nach Möglichkeit aufzuräumen. Wir müssen entschieden hier helfend eintreten, freilich unter der Bedingung, daß es sich um öffentliche Interessen handelt und daß unsere Finanzen dadurch nicht geschädigt werden. Diese Bedingung wird bei diesen beiden Bahnen unzweifelhaft erfüllt; und ich kann daher den Regierungsvorlagen im Prinzip nur zustimmen, wenn ich auch anerkennen muß, daß Amendirungen nothwendig sein werden. Ich beantrage die Ueberweisung beider Vorlagen an die Budgetkommission, nicht an eine besondere Kommission, weil in der ersteren, die ein ganz unabhängiges Richterkollegium über die Sache darstellt, nicht leicht irgend welche lokale und persönliche Interessen ihre Vertretung finden können. Möge die Budgetkommission mit all dem Ernste, den die Bedeutung der Sache verdient, die Vorlagen prüfen und wohl erwägen, daß es in diesem Augenblicke nicht darauf ankommt, immer wieder die Sünden der Vergangenheit aufzudecken, sondern heilend und helfend einzutreten, soweit es das öffentliche Interesse und die Finanzen des Staates gestatten.

Abg. Röckerath: Ich wünsche nicht, daß die Vorlagen an die Budgetkommission, sondern an diejenige Kommission überwiesen werden, welche für die Vorlage wegen Ankaufs der preußischen Bahnen durch das Reich vom Hause voraussichtlich erwählt werden wird. Diese Sachen gehören unbedingt zusammen und namentlich ist der Vertrag bezüglich des Ankaufs der Halle-Kasseler Bahn schon eigens darauf hin ausgearbeitet, daß die Bahn zunächst an den preußischen Staat und von diesem an das Reich verkauft werde. Bezüglich der ersten Vorlage über die Halle Sorau-Gubener Bahn steht allerdings das Urtheil der Mitglieder des Hauses bereits derartig fest, daß ich dem Antrage des Abg. Richter, diese Vorlage im Hause weiter zu be-

rathen, nur zustimmen kann. Die Vorlage kündigt sich an als die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für die Prioritätsanleihen dieser Bahn in Höhe von 30 Millionen Mark. Wie aber die thatsächlichen Verhältnisse liegen, handelt es sich gar nicht um Uebernahme der Zinsgarantie, sondern um den wirklichen Ankauf der Bahn gegen diese Leistung. In § 9 des betreffenden Vertrages wird allerdings von der Möglichkeit gesprochen, daß die Besitzer von Stammprioritäten einmal eine Dividende erhalten werden; aber sicher werden nur wenige Leute im Lande zu finden sein, die diese Möglichkeit zugeben. Viel eher wird auch die Staatsregierung den Fall als zutreffend und wahrscheinlich anerkennen, der im § 7 des Vertrages ausdrücklich als möglich zugegeben wird, daß nämlich die gesammten Jahreseinnahmen der Bahn die Betriebskosten nicht decken werden. Ich sehe allerdings die Eisenbahngründungen im Allgemeinen nicht als die schlimmsten Gründungen der Schwindelperiode an; sie haben in jedem Falle dem Lande einen gewissen Nutzen gebracht und die Wege des Verkehrs gefördert. Ebenso glaube ich, daß es gewiß im Interesse des Staates liegt, nothleidende Privatbahnen für sich zu übernehmen; aber hier handelt es sich um eine Privatgründung, bei der alle Schlechtigkeiten des schwindelhaften Eisenbahnbaues bis zum Exzeß in Anwendung kamen, als da sind: Scheinzeichnungen, Provisionen, Scheinreverse u. dergl. Eine so unsaubere Vorgeschichte kann uns doch keineswegs begeistern dem vorgeschlagenen Projekt ohne Weiteres zuzustimmen, sondern muß uns veranlassen, dasselbe auf das Schärfste zu prüfen. Hier frage ich nun: ist das uns gebotene Objekt den Preis werth, den man von uns verlangt? und diese Frage muß ich entschieden verneinen. Die Halle-Sorauer Bahn hat während der Jahre 1872—74 ein fortlaufendes Defizit in stets gesteigertem Betrage gehabt. Es handelt sich also um ein Geschäft, bei dem fortdauernd zugesetzt werden muß, und ich denke, wir sind nicht berechtigt, das Geld der steuerzahlenden Staatsbürger dazu zu verwenden, daß die Besitzer von 20 Millionen Prioritäts-Anleihen 5 Prozent Zinsen erhalten. Es würde sich über ein derartiges Votum des Hauses ein allgemeiner Unwille im Lande erheben, und ich bin daher entschieden für Ablehnung dieser Vorlage.

Abg. Stengel: Ich will hier nicht auf die Frage der Staats- und Privatbahnen allgemein eingehen, ich spreche aber von vornherein die Ansicht aus, daß die eventuelle Uebernahme der Bahnen durch das Reich uns nicht hindern darf, schon jetzt im Einzelstaat auf einem Wege vorzugehen, den wir für den richtigen erkannt haben. Durch die Aeußerungen des ersten Redners sehe ich mich veranlaßt, noch mit einigen Worten auf das Projekt der Nordbahn zurückzugehen. Die Vorlage, betreffend die Uebernahme der Zinsgarantie für diese Bahn, kam damals nach einer mit oratorischer Meisterschaft gehaltenen Rede des Abg. Lasker zur Ablehnung; der eigentliche Grund war jedoch nach meiner Ansicht, daß die Vorlage zu spät an das Haus kam, um in eine Kommission verwiesen zu werden. Die Folgen der Ablehnung traten sehr bald hervor; der Bau mußte sistirt werden und die wirthschaftlichen Anlagen litten Schaden. Ein Jahr später erfolgte die Vorlage zum Ankauf der Nordbahn, die man damals gemäß der Stimmung des Hauses, die ich als Referent genau erforscht hatte, ohne große Diskussion annahm, blos um die Angelegenheit aus der Welt zu schaffen, nachdem man im Vorjahre die günstige Gelegenheit versäumt hatte. Die Resultate sind für beide Vorlagen in Bezug auf den Verkehr die gleichen gewesen, aber es sind durch die zweite viele Menschen in ihren Hoffnungen betrogen worden, und dem Staate hat dieselbe zwei Millionen mehr gekostet. Heute liegt uns nun die Uebernahme der Zinsgarantie für die Halle-Sorau-Gubener Bahn vor, und der erste Redner erklärt von vornherein, daß man sich wohl über die Angelegenheit klar sei, ohne erst auf eine Kommissionsberathung zurückzugehen. Ich muß aber sagen, daß es ein gerechtes Aufsehen im Lande erregen würde, wenn man ohne Weiteres über diese in prinzipieller Hinsicht so wichtige Sache hinwegginge. Der zweite Redner hat mit großer Emphase auf die Entstehung des Unternehmens als eines durchaus schwindelhaften hingewiesen. Nun, die Sache ist auch hier gegangen wie überall: aus England kam ein intelligenter Schwindler herüber und verlockte einige hochgestellte Personen, die auf leichte Weise Geld verdienen wollten, zu den Unternehmungen; manche derselben bereuen bereits hinreichend, daß sie zu leichtgläubig gewesen. Viele waren auch darunter, die in der besten Absicht für das Interesse ihres Landes theilgenommen haben; aber ich dächte, wir ließen endlich einmal diesen Schwindel und die ewigen Klagen über die Gründungen und bemühten uns, die wirthschaftlichen Schäden zu heilen, was hinreichende Zeit zur Arbeit erfordern wird. Der Abg. Lasker hat in der letzten Sitzung das Lob des Ministers von der Heydt gesungen, aber es lassen sich zahlreiche Projekte desselben bezeichnen, die den vorliegenden ganz analog sind, so die Bergisch-Märkische und Rhein-Nahe Bahn, und wenn v. d. Heydt heute noch Handelsminister wäre, so würde er genau dieselbe Vorlage machen. Die beiden vorliegenden Entwürfe hängen in gewisser Beziehung zusammen. Daß es wichtig ist, die große Macht, welche dem Staat gegeben ist, anzuwenden, um auf die Belebung des Verkehrs einzuwirken, ist einleuchtend, hat aber bei diesen Vorlagen um so mehr Bedeutung, als Preußen dadurch in der Lage ist, auf einen großen Nachbarstaat einzuwirken, der es bisher liebte, seine eigenen Wege zu gehen, und der dadurch vielleicht gezwungen wird, allgemeinere Rücksichten walten zu lassen. Der Unterschied zwischen den beiden Vorlagen ist der, daß durch die erstere ein nothleidendes Unternehmen unterstützt, durch die zweite eine Strecke erworben werden soll, die wir nicht ohne Schädigung ablehnen dürfen. Was die Halle-Sorau Gubener Bahn anbetrifft, so hat Abg. Röckerath darauf hingewiesen, daß das Defizit alljährlich größer werde und daß der Staat dadurch den größten Schaden leiden würde. Ich will anerkennen, daß der Staat in den ersten Jahren keinen Vortheil haben wird, aber man muß doch berücksichtigen, daß er mit seinem Risiko nicht für das ganze Anlagekapital eintritt, sondern nur für die Prioritätenanleihe in Höhe von rund 30 Millionen Mark. Demnach wird das Risiko etwa 100,000 Mark per Kilometer betragen, eine Summe, die einer Rente von kaum 5000 Mk. entspricht. Aber es kommt noch ein Punkt hinzu, der bisher nicht beobachtet worden ist; mit der Uebernahme kann der Staat bewirken, daß der Bahn viele Güter zugewendet werden, wenigstens so viel, daß das Interesse des Staats gewahrt werde und ich denke, es wird nicht große Mühe machen, die kleine Rente von 5000 Mark per Kilometer zu decken. Wenn man sagt, der Staat habe kein Interesse daran, bei der Zinsgarantie einzutreten, weil er keinen genügenden Vortheil daraus zieht und auf jeden Fall besser fahren wird, wenn er die Bahn nach dem Konkurse um einen Spottpreis kaufen kann, so weise ich darauf hin, daß auch der sächsische Staat ein großes Interesse an dem Unternehmen hat und jedenfalls dann auch als Käufer auftreten wird, um die Bahn todt zu machen. Nun kann allerdings der preuß. Staat hindernd eintreten, aber ich halte es nicht für recht, wenn der Staat mit seiner Macht eintritt, um fiskalische Vortheile zu gewinnen. — Was das Projekt wegen Ankaufs der Linie Halle Kassel anbetrifft, so kann ich im allgemeinen Interesse nur hoffen, daß dasselbe zu Stande komme, besonders da dem Staat in Bezug auf die Berlin-Wetzlarer Bahn daraus eine große Ersparniß erwächst. Meine Ansicht ist beide Vorlagen an eine Kommission zu verweisen, und zwar an die Budgetkommission. Auch ich habe Verschiedenes an den Verträgen auszusetzen, bin aber der Ueberzeugung daß sie im Ganzen zum Heil unserer wirthschaftlichen Zustände ausfallen werden.

Handelsminister Dr. Achenbach: Die Staatsregierung ist der Meinung, daß die Vorlagen jede Kritik der Kommission und des Hauses vertragen werden, daß das Haus zu der Ueberzeugung kommen wird, in der Annahme der Entwürfe liege nicht blos ein finanzieller Vortheil für die Staatsregierung, sondern auch für das Land. Wir waren darauf gefaßt, daß auf die Entstehung und Gründung der Halle-Sorau-Gubener Bahn zurückgegangen werden, daß man bei dieser Gelegenheit das Beispiel der Nordbahn anrufen würde. Sind aber auch bei der Gründung der Halle-Sorau-Gubener Bahn beklagenswerthe Vorfälle vorgekommen, so kann das doch bei der heutigen Sachlage nicht hindern, das im Interesse des Landes Nothwendige zu thun. Auch für die Nordbahn wurde zunächst eine Zinsgarantie gefordert, und als dann in der nächsten Session der Ankauf der Bahn beschlossen wurde, brachte ich von Mitgliedern der verschiedensten Parteien in Erfahrung, daß damals im Ganzen die Stimmung überwog, es sei doch klüger gewesen, die Zinsgarantie anzunehmen. (Widerspruch.) Bei der Nordbahn aber, wie bei der Pommerschen Zentralbahn handelte es sich um unvollendete Unternehmungen, während gegenwärtig eine im vollen Betriebe stehende Bahn in Frage steht. Das Prinzip der Vorlage ist bereits bei der Münster-Enscheder Eisenbahn vom Hause gebilligt worden u. ich muß allerdings fragen: Wollen Sie in der That, daß das Land noch mehr mit Ruinen erfüllt werde, daß die drückende Stimmung auf allen Gebieten noch vermehrt werde? Mit der Prosperität dieser Bahn sind eine Menge von Interessen des Landes verknüpft, man sollte sie darum nicht ruhigen Muthes in Konkurs gerathen lassen. Es würde das auf's Neue Armuth und Mißtrauen in viele Kreise hineintragen. (Widerspruch.) Ich würde Ihnen nachweisen können, daß z. B bei der Nordbahn eine ganze Reihe von wirklich reellen Interessen geschädigt ist und hier ist das in viel belangreicherem Maße der Fall, weil es sich nicht blos um Aktien, sondern vielleicht auch um Prioritäten handeln würde, und weil zu berücksichtigen sein wird, daß die Aktien zu 70—75 pCt. ausgegeben worden sind. (Ruf: Das war Schwindel!) Sollen etwa alle Besitzer dieser Aktien Schwindler sein? Wie gehen denn andere Regierungen auf diesem Gebiete vor? In Oesterreich vergeht keine Woche, wo nicht Vorlagen eingebracht werden, die den Zweck haben, nothleidenden Bahnen zu helfen; ja, man geht so weit, Vorschüsse zu machen, damit begonnene Bauten zu Ende geführt werden können — und das geht vor unter einer Regierung, die doch finanziell mit der preußischen keinen Vergleich aushält. Es liegt mir ferner hier vor ein Bericht des Sektionspräsidenten im französischen Staatsrath, worin die französische Eisenbahnpolitik weitläufig erörtert wird. Es wird schließlich mitgetheilt, welche Politik bei dem Eisenbahnwesen zur Zeit des französischen Kaiserreichs stattgefunden hat. Indem dargelegt wird, daß erst Napoleon III. auf Fusionen der Eisenbahnen hingewirkt und dadurch jene Konsolidation der Eisenbahnen herbeigeführt habe, welche heute in Frankreich thatsächlich und rechtlich besteht, wird weiter ausgeführt, daß man zu jener Zeit zu dem Systeme habe gelangen müssen, im umfangreichsten Maße Garantien für die nothleidenden Bahnen auszusprechen. Die Zustände der damaligen Zeit werden als solche geschildert, daß das Publikum zu Anfang große Vorliebe für Eisenbahn Unternehmungen zeigte, nach der Handelskrise von 1857 das größte Mißtrauen, und das Ende der Situation war, daß unterm 11. Juni 1859 ein Gesetz bezüglich der Zinsgarantien erging. Das damals garantirte Kapital, das allerdings bei Weitem nicht in Anspruch genommen wurde, beträgt 3132 Millionen Francs, dem eine jährliche Zinsrate von 145,800,000 Francs entsprach. Der Berichterstatter erklärt, daß die Intervention eine äußerst heilsame gewesen sei, und daß der betretene Weg so viele Vortheile geboten habe, daß man schon kleinere Nachtheile mit in den Kauf nehmen könne. Hätte man sich an das System des laisser faire gehalten, das man jetzt verlangt, so hätte man allerdings diese Resultate nicht erreicht. Man geht also in anderen Staaten viel intensiver vor in dieser Beziehung als bei uns; wodurch sich aber die vorliegende Angelegenheit wesentlich unterscheidet von den bisher berührten, beruht darin, daß wir gleichzeitig hier auszusprechen glauben, es liege in der Herstellung einer Staatslinie in Verbindung der Halle Sorau-Gubener Bahn mit der Halle-Kasseler Bahn ein allgemeines und öffentliches Interesse von größerem Umfang, während bei der Nordbahn und der pommerschen Zentralbahn in der Hauptsache nur lokale Interessen vorwiegend waren. Der Abg. Lasker hat in der letzten Sitzung es gepriesen, daß man im Jahre 1842 wie er glaubte, die damals bestehende Bestimmung verletzte und zu dem System überging, Zinsgarantien von Privatbahnen zu übernehmen mit der Möglichkeit, die betreffenden Bahnen demnächst zu erwerben. Es war im Jahre 1849 oder 1850, wo der Finanzminister v. d. Heydt auf Grund eines solchen früher abgeschlossenen Vertrages sich in den Besitz der Niederschlesisch-Märkischen Bahn setzen konnte und es ist auf diese Weise auch noch die Bergisch-Märkische in die Verwaltung des Staates gelangt. Ich sollte nun meinen, daß ein Vorgang, wie der jetzige, sich des Beifalls des Herrn Lasker erfreuen müßte, weil er in der That, wenn ich absehe von der Gründung und Entstehung dieses Unternehmens, jenen von ihm gepriesenen Verträgen analog ist. Es ist seitens des Abg. Richter darauf hingewiesen worden, daß die finanzielle Seite dieser Angelegenheit bezüglich der Halle Sorau Gubener Bahn eine zweifelhafte sei und daß er aus den mit größter Flüchtigkeit gemachten Motiven eine nähere sachliche Aufklärung sich nicht habe verschaffen können. Die Motive waren der Lage der Dinge nach nicht in großer Ausdehnung ausarbeitbar, da die Gesellschaft sich in einer eigenthümlichen Stellung befand, und es unthunlich war, vor die Öffentlichkeit mit einem Vertrage zu treten, wodurch mit voller Schärfe die Hand in die Wunde gelegt wurde. Was die finanzielle Seite anlangt, so ist zuzugeben, daß auch in diesem Jahre unzweifelhaft ein Defizit bei der Bahn eintreten wird, aber es ist, besonders mit Rücksicht auf eine Vereinigung mit Halle Kassel, mit annähernder Sicherheit anzunehmen, daß das Defizit in den folgenden Jahren sich wesentlich reduzirt. Es liegt dies eben in dem Anschluß der Bahn in ein umfassendes Staatsbahnnetz. Der Abg Richter würde sich ein derartiges Rückgrat — wie er sagt — gefallen lassen, man stelle aber mit Berlin Wetzlar bereits ein zweites her, und das sei zu viel. Gebe man Berlin-Wetzlar auf, so ließe sich darüber verhandeln. Es wird aber dabei von ihm übersehen, daß die Vorlage vom 18. Dezember 1872 von vornherein zwei Linien ins Auge gefaßt hatte, die über den Harz und die jetzt in Frage stehende, und ich glaube, daß die Herstellung eines derartigen zweiten Rückgrats nur Billigung verdient. Jene vorgenannte Vorlage wird von anderer Seite so ins Auge gefaßt, daß seitdem das Privateisenbahnwesen vollständig in Rückgang gekommen sei und der Schwindel sich auf die übrigen Industriegebiete geworfen habe. Ich gebe dem Abg. Röckerath zu, daß der Schwindel auf den anderen Gebieten viel umfangreicher gewesen ist. (Zustimmung rechts.) Es läßt sich sogar behaupten, daß er in seiner Großartigkeit solide Kapitalien abgehalten hat, zum Eisenbahnwesen zu gelangen. Aber er irrt, wenn er annimmt, daß seit 1873 die industriellen Gründungen erst datiren. Auch für diese ist das Jahr 1873 das Ende. Wenn hier immer über das Projekt Berlin-Wetzlar abfällige Urtheile gefällt werden, so möchte ich doch an die Antecedenzien desselben erinnern, an die Interpellation betreffend den bevorstehenden Bau einer direkten Bahn von Berlin nach Frankfurt a. M. durch eine Privatgesellschaft. (Ruf: von wem unterzeichnet?) Unterzeichnet von dem Abg. Elsner v. Gronow, (Hört! links, Heiterkeit) — aber unterstützt von v. Wedell-Malchow, Schmidt (Stettin), Dr. Lucius, v. Saucken-Julienfelde, Dr. Rönne, von Kardorff, Jung, Berger u. A. (Heiterkeit.) Diese Interpellation beunruhigte die betheiligten Gesellschaften derartig, daß sie um die Konzession baten unter dem Versprechen, die Anlage „Kaiser-Wilhelms-Bahn“ zu nennen. (Heiterkeit.) Ich meine, die Linie Berlin Wetzlar ist eine sehr gesunde Gründung. Wenn Sie sich die Verbindung dieser Linie mit den verschiedenen anderen Staatsbahnlinien klar stellen, kann hierüber gar kein Zweifel vorkommen. Die Rentabilität dieser Linie wird durch Annahme der Regierungsvorschläge noch gesteigert, denn dadurch wird eine längere vom Staate garantirte Parallelbahn verhindert, besonders da die Halle-Kasseler Bahn nach dem gegenwärtigen Jahresabschlusse eine steigende Prosperität besitzt. Wie nützlich wird es erst für den Staat sein, wenn dieser an und für sich schon prosperirenden Bahn der Verkehr der Weltbahn Berlin-Wetzlar zugeführt wird. Ich glaube, daß die so geschaffene Linie an Ertragsfähigkeit den besten Staatsbahnen gleichstehen wird. Gerade aus diesem Gesichtspunkt möchte ich Ihnen den Ankauf der Linie Halle-Kassel empfehlen. Das Stück in der Mitte, von dem Abg. Richter sprach, beträgt ungefähr eilf Meilen mit einem Kostenaufwand von sechs Millionen Thalern. Ich will die Motive dahin klar stellen, daß die Ersparnisse des Staates durch den Ankauf dieser Linie auf 39 Millionen Mark veranschlagt sind. Der Abg. Richter glaubt auch, daß dem Staatsbedürfniß genügt werde, wenn dem Staat die Mitbenutzung des für die Linie Berlin-Wetzlar nothwendigen Stuckes eingeräumt werde. Abgesehen davor, daß dadurch der Gedanke der Regierung, eine große Linie von Osten nach Westen herzustellen, verdunkelt würde, würde ein solcher Modus auch auf viele Schwierigkeiten stoßen, auch würde er nicht möglich sein, ohne erhebliche Mittel dafür aufzuwenden. Ich meine also, daß Diejenigen, die sich auf den Standpunkt des Finanzmannes stellen, wie der Abgeordnete Richter, durch die Vorlage befriedigt sein können, und die, welche dem Staate den Besitz von dominirenden Linien gern zuschreiben wollen, werden durch ein Projekt erfreut sein, das neben der finanziellen Seite auch jenen nicht hoch genug anzuschlagenden Zweck erreichen kann. Bei allen diesen Vorlagen muß nun, wie ich zugebe, eine eingehende Prüfung der Verhältnisse stattfinden. Wenn aber der Abg. Richter aus unserer Eisenbahnsituation besonders noch eine Vorsicht herleitet, so muß ich doch aussprechen, daß das preußische Staatseisenbahnsystem sich bis zu diesem Augenblick auch nach der finanziellen Seite hin bewährt hat. Denn wenn in einer Zeit der Krisis, wie im Jahre 1875, der gesammte Komplex der Eisenbahnen eine Verzinsung von 5 Prozent aufweist, so ist dies ein überraschendes Resultat. Der Abg. Richter sagte nun, es sei im Jahre 1875 nichts auf die Erneuerung verwandt. Ich halte das nicht für zutreffend; erst im Etat des Jahres 1876, nicht aber schon in dem von 1875 trifft dies zu. Auch die Staatsregierung geht nicht von dem Gesichtspunkt aus, daß man Staatsbahnen um jeden Preis herzustellen habe; sie macht Ihnen Vorschläge, wo sie glaubt, daß sie im Interesse des Landes liegen. Sie ist überzeugt, daß durch die beiden eingebrachten Vorlagen diesem Interesse gedient werde und bittet Sie, diesen Vorlagen zuzustimmen, nachdem Sie dieselben eingehend in der Kommission geprüft haben werden.

Abgeordneter v. Wedell-Malchow: Obwohl ich selbst ein Anhänger des Staatsbahnsystems und auch, soweit es ausführbar ist, des Reichseisenbahnprojektes bin, so glaube ich doch daran festhalten zu müssen, daß wir uns nicht über Hals und Kopf in das eine oder das andere stürzen; da beides ohne eine starke Anspannung des Staats- resp. des Reichskredits nicht möglich ist. Es ist die Pflicht des Volksvertreters, Fall für Fall zu prüfen und in dieser Beziehung erscheint mir die Form des Garantievertrages mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn keine glückliche. Es liegt eigentlich ein Kaufvertrag vor, obwohl die Aktiengesellschaft als solche fortbestehen soll. Nun meine ich, wir hätten bereits derartige unklare Verhältnisse im Eisenbahnwesen genug um das Abgeordnetenhaus abzuhalten, sich auf neue Unklarheiten nicht mehr einzulassen. Dann sollen auch die Aktien der Gesellschaft fortbestehen, ein Spielpapier der allerniedrigsten Art für die Börse, wie geschaffen zur Ausbeutung gerade des ärmeren Publikums. Abgesehen von diesen beiden für mich sehr erheblichen Bedenken erscheint mir ein Kaufpreis von 10 Millionen Thalern den wir zu 5 Prozent zu verzinsen haben, zu theuer, wozu dann noch der Erneuerungs- und Reservefonds tritt, der gewiß bei der beständigen Reparaturbedürftigkeit der von Strousberg gebauten Bahnen stark in Anspruch genommen werden wird. Zur Verzinsung des Kaufpreises würde die Bahn eines Reinertrages von 600,000 Thlrn bedürfen, während sie 1874 nur einen solchen von 327,000 Thlrn. und 1875 von 316,000 Thlrn. gehabt hat. Um eine Rente zu erzielen, die unsere Zinsauslagen deckt, bedürfte es einer fast dreifachen Verkehrssteigerung, während der höchste Preis, der heute als angemessen erachtet werden könnte, sich nach meiner Berechnung auf 7,000,000 Thlr. beläuft. Wenn uns ein Kaufvertrag mit dieser Summe vorgelegt worden wäre, könnte ich ihm vielleicht zustimmen; heute aber kann ich es zu meinem Bedauern nicht. Der Handelsminister sowohl, wie die Abgg. Stengel und v. Benda haben auf den Ruin hingewiesen, den das Scheitern der Vorlage zur Folge haben müßte. Ich frage Sie: was soll das für ein Ruin sein? Entweder halten die Gönner der Bahn, die Diskonto- und die Handelsgesellschaft dieselbe über Wasser — und das scheint mir das wahrscheinlichste — oder der Konkurs wird eröffnet, wobei, da es sich nicht um eine unfertige Bahn handelt, der Betrieb leicht fortgesetzt werden kann, bis der Staat in Ermangelung eines besseren Bieters das Unternehmen kauft. Der sächsischen Staatsbahn Konkurrenz zu machen, kann doch immer nur ein vorübergehender Zweck sein, dem der Staat keine dauernden Opfer bringen darf; und obschon ich nicht verkenne, daß die königlich sächsische Regierung sich in ihrer Tarifpolitik den übrigen Bundesstaaten wenig entgegenkommend gezeigt hat, so können wir doch mit dem offenen Tarifkrieg darauf nicht antworten. Obgleich bei der Vorlage über die Halle-Sorau-Gubener Bahn eine prinzipielle Frage entschieden werden muß, wozu die Budgetkommission wenig geeignet sein dürfte, so will ich mich doch dem Antrage auf kommissarische Berathung mit Rücksicht auf die zweite der Vorlagen nicht widersetzen.

Abg. Lasker: Wir dürfen zunächst durch unser Votum über die Geschäftsfrage nicht die Meinung hervorrufen, als ob alle diejenigen, die für Ueberweisung an die Kommission stimmen, auf das Projekt selbst einzugehen geneigt wären. Wir haben es hier mit einem sehr empfindlichen Faktor zu thun. Es besteht eine gewisse innere Verbindung zwischen den Verhandlungen dieses Hauses und den Operationen in der Burgstraße. Dort wird mit großer Phantasie jeder einzelne Beschluß ausgenützt, um zwischen jetzt und dem Ende der Berathungen Spekulationen mit den Papieren zu treiben und je nach den Berichten einige Prozente mehr oder weniger zu erlangen: ich fürchte deshalb sehr, es könnten diejenigen, die die Hausse dort vertreten, einen Beschluß, die Sache an die Kommission zu verweisen, zunächst dazu verwerthen, um einen Zwischengewinn zu realisiren, der den späteren Abnehmern möglicher Weise zum großen Schaden gereichen könnte. Ich will einfach den Grund sagen, weshalb ich meine, daß wir auf Verträge von der Art, wie sie uns in Betreff der Halle-Sorau Gubener Bahn vorgelegt sind, nicht eingehen sollen. Ich würde nicht in Betracht ziehen, daß wir durch Uebernahme der Bahnverwaltung mit Vorbehalt der späteren Eigenthumserwerbung ein schlechteres Finanzgeschäft in Zukunft machen könnten als gegenwärtig. Wenn aber eine Bahn, wie das nach den Verhältnissen voraussichtlich ist, unter staatlicher Verwaltung nicht mehr Einnahmen abwirft, und der Staat dann erst zum Ankauf schreitet, so entsteht unter den Aktionären leicht der wiederkehrende Vorwurf, daß der Staat seine Verwaltung zu fiskalischen Zwecken aufgenutzt habe. Es entsteht eine Vermischung der Ansichten, deren sich auch heute der Handelsminister schuldig gemacht hat, indem er uns pathetisch anrief, wir möchten die vorgeschlagenen Operationen annehmen, damit nicht das Unglück noch gehäuft werde. Wer das liest, und der Autorität des Handelsministers glaubt, der meint vielleicht, durch unsere Beschlüsse nach einer oder der anderen Seite werde Nutzen oder Schaden zugefügt, Werthe hergestellt oder verdorben. Wahrscheinlich sind dem Handelsminister ähnliche Zuschriften zugegangen, wie sie mir zu Dutzenden zugegangen sind, daß das Haus durch seine Beschlüsse über die Nordbahn viele um die letzten Ersparnisse gebracht habe. Aber nicht wir haben diese Leute geschädigt, sondern diejenigen, welche Agenten ausschickten und den Leuten durch falsche Vorspiegelungen das Geld aus der Tasche lockten. (Sehr wahr!) Das ist die Geschichte jener Frau, welche glaubte, der krähende Hahn mache den Tag, während er nur den Anbruch des Tages verkündet. Ebenso hat der Handelsminister uns gebeten, wir möchten die Ruinen nicht häufen. Wenn der Staat aus unproduktiven Unternehmungen produktive machen will, dann sind wir in die Politik des Goldmachens hineingerathen. Der Staat ist aber ein viel zu armer Mann, um solche Sachen zu vollbringen, und an Alchymie glaubt heutzutage kein Mensch mehr. (Sehr gut! Heiterkeit.) Es ist nun die Frage aufgeworfen worden, welchen Nutzen die Moral haben könne, wenn schwindelhafte Unternehmungen später nicht vom Staate unterstützt, sondern dem Verderben überlassen werden. Wenn die Frage so gestellt wird, so ist die Antwort sehr leicht; wir haben sie aber in dem Sinne gestellt: ob nicht die öffentliche Moral Schaden dadurch leidet, wenn diejenigen, die leichtfertig und schwindelhaft Unternehmungen machen, zuletzt darauf rechnen können, es werde, wenn die Sache ganz schief geht, der Vertreter der Staatsregierung auftreten und eine bewegliche Rede an uns halten, daß wir die Ruinen nicht häufen und die Produkte des Schwindels legitimiren möchten. Wir vertreten hier nicht den Standpunkt der etwas sensualistischen Moral, welche jedem Nothleidenden augenblicklich beispringen möchte. Wenn ich so reich wie der liebe Herrgott wäre, dann würde ich ja natürlich jedem Nothleidenden die Hilfe gern zur Stelle bringen, aber der Staat hat nicht die unbegrenzten Mittel. Mit diesem Gesichtspunkte allein, daß die Sache geheilt werden müsse, kommen wir keinen Schritt weiter. Wo solche Uebelstände an uns herantreten, haben wir den einfachsten und klarsten Weg einzuschlagen; ist die Bahn nicht im Stande, sich selbst zu erhalten, so soll sie mit dem Staate über den Verkauf verhandeln. Ich verlange nicht, daß der Staat ihre Noth ausnutzen soll, aber wenn sie jetzt wieder Hoffnungen unter den Aktienbesitzern erregen, so sind nur zwei Dinge möglich: entweder hebt der Staat mit seiner Hilfe den Werth der Bahn und muß, falls er den Ankauf der

Bahn für nothwendig hält, dann für diese Hilfe noch einen höheren Kaufpreis zahlen, oder es werden diejenigen, die über das jetzige Votum erfreut, einen Besitz in den Aktien zu haben glauben, oder diejenigen, welche größere Preise zum Ankauf dieser Aktien aufwenden, nach 5 bis 6 Jahren mit denselben Klagen vor uns stehen, mit denen sie sich jetzt an die Gründer und Verwalter wenden müssen. Dies ist der einzige Gesichtspunkt für mich, weshalb ich die Staatsregierung bitte, lieber gerade und offen hervorzugehen gegen die Aktionäre. Wäre sie im Stande, ihnen heute die vollste Ueberzeugung beizubringen, daß nach ihrer eigenen Ansicht in Zukunft die Bahn sich im Werthe gar nicht erhöhen wird, so würde der Uebelstand geringer sein. Nun hat aber neulich der Herr Finanzminister ausdrücklich erklärt, daß nach seiner Ansicht, die Halle-Sorau-Gubener Bahn eine große Zukunft habe und er die Aktionäre nicht begreife, (Finanzminister Camphausen: Die Obligationen waren gemeint! — ich freue mich außerordentlich, so oft ich die Autorität des Herrn Finanzministers nicht gegen mich habe, deshalb verlasse ich diesen Punkt. Ich stimme mit allen Denen überein, welche den Wunsch haben, daß der Staat sich in den Besitz derjenigen Mittel setze, mit denen er große Eisenbahn-Politik treiben kann. Ich halte es für möglich, daß die Halle-Sorau-Gubener Bahn in diesen Plan hineingehört; aber deshalb muß das Verhältniß des Staates zu dieser Bahn nicht durch einen Vertrag gewissermaßen muthwillig und absichtlich längere Zeit dunkel erhalten, sondern völlig klar gelegt werden. Der Staat muß wissen, welchen Preis er zahlt, und die Aktionäre müssen überzeugt sein, daß das, was bezahlt wird, der wahre Werth ist, und was darüber hinausgeht, als Verlust betrachtet werden muß, verschuldet durch die Vergangenheit und die innere Natur des Unternehmens. Der Handelsminister hat als Grund für diese Vorlage angeführt, daß die Möglichkeit vorhanden wäre, daß die Bahn in Konkurs getrieben werde und dadurch ein großer Nachtheil für den Verkehr herbeigeführt werden würde. Früher hat man geglaubt, hieran nicht denken zu müssen, weil man an die Möglichkeit des Konkurses einer Eisenbahn nicht geglaubt hat; jetzt werden uns diese handgreiflich vorgeführt und da darf der Staat doch wirklich nicht müssig zusehen, dessen erstes Aufsichtsrecht darin besteht, daß jede Bahn im Betriebe bleibt. Eine Bahn darf, auch wenn sie in Konkurs kommt, im öffentlichen Verkehrsinteresse in ihrem regelmäßigen Betriebe nicht gestört werden. Würde dann die Nothwendigkeit eintreten, sie mit materiellen Mitteln zu unterstützen, so würde das eben so geschehen müssen, wie es bei der Nordbahn geschah. Der Handelsminister meinte im vorigen Jahre, er habe von mehreren Personen gehört, daß der Staat bei Annahme des ersten Antrages bezüglich der Nordbahn besser fortgekommen wäre. Es ist sehr leicht, sich in seinem Urtheile über Eisenbahnen zu irren, wenn man dasselbe auf Aeußerungen anderer Personen basirt. Derselbe Herr Minister hat dann gemeint, ich hätte nach meiner jüngsten Belobigung des mit dem Gesetz von 1842 eingeleiteten Systems der Zinsgarantien für den Entwurf über Halle-Sorau-Guben sein müssen. Aber ich habe den Unterschied zwischen damals und heute ausdrücklich hervorgehoben, wo wir des verfänglichen Mittels der Zinsgarantien nicht bedürfen. Ich erinnere nur an den natürlichen Verlauf jeder Entwickelung: wie jeder Mensch anfangs bevormundet werden muß, während er später der Bevormundung nicht bedarf, so kann auch die anfangs befolgte Eisenbahnpolitik auf die Dauer nicht maßgebend sein. Weil wir in dieser äußerst schwierigen Lage gewiß klar sehen müssen, so wünsche ich, daß nöthigenfalls ein anderer Vertrag mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn abgeschlossen werden möchte. Eines möchte ich noch hervorheben. Ich weiß nicht, ob es allgemein verständlich sein wird, warum wir die Nordbahn Garantie abgelehnt haben und die Halle-Sorauer-Gubener Garantie gewähren sollen. Ist nämlich in der That der Vertrag ein Kaufvertrag, so wünsche ich, daß der Staat das in der Urkunde unumwunden ausspreche. Das sind meine Gründe, gegen die Vorlage zu stimmen. (Beifall.)

Finanzminister Camphausen: Der Vorredner hat auf eine Aeußerung von mir im Herrenhause Bezug genommen; es liegt mir daran, dieselbe richtig zu stellen. Ich habe damals meine Ansicht dahin ausgesprochen, daß Kapital und Zinsen für die erste wie die zweite Priorität der Halle-Sorauer Prioritäts-Obligationen als unbedingt gesichert zu betrachten seien. Mit dieser Anschauung würde es noch verträglich sein, nicht allein, daß alle Stammprioritäten-Aktionäre nichts bekommen, sondern auch noch, daß die dritten Prioritäten ausfielen, indem dann immerhin noch die ersten und zweiten Prioritäten gesichert blieben. Der Vorredner hat dann gewünscht, daß die Regierung zu der Eisenbahngesellschaft in ein völlig klares Verhältniß trete. Wäre die Staatsregierung im vorigen Jahre in der Lage gewesen, daß ihr eine mäßige Kaufsumme mit Zustimmung aller Prioritätengläubiger und aller Aktionäre hätte genannt werden können, wer weiß, was geschehen wäre, und wenn wir heute auf den geschlossenen Vertrag keine Rücksicht zu nehmen hätten, wer weiß wozu man sich entschließen könnte. Aber ich bitte, sich doch das Verhältniß nicht so einfach zu denken. Darüber haben die Gläubiger der Gesellschaft mit ihren Sonderinteressen mitzusprechen. Die können ja natürlich zufrieden sein, wenn ihre Forderungen vollständig erfüllt, und die Schulden vollständig abgestoßen werden, wie wird es denn aber mit den Aktienbesitzern und mit Denjenigen, die nicht einfach Aktien sondern Prioritätsansprüche vor anderen Aktionären haben? Wollten Sie sich auf desfallsige Verhandlungen einlassen, so würden Sie gewiß sehr bald merken, daß die eigentlichen Schwierigkeiten der Aufgabe erst begonnen. Daß durch den vorgelegten Vertrag wirklich unklare Verhältnisse geschaffen seien, muß ich entschieden bestreiten. Der § 1 des Vertrages bestimmt: „Die Halle-Soran-Gubener Eisenbahngesellschaft überträgt dem Staate vom 1. Januar 1876 auf ewige Zeiten die Verwaltung und den Betrieb des der Gesellschaft konzessionirten Bahnunternehmens.“ In dieser Lage kann sich der Staat für immer erhalten. Hegt er die Befürchtung, daß es doch wohl mit den guten Erträgen und mit den Ueberschüssen der Bahn nicht so weit her sein möchte, daß vielleicht Ausfälle eintreten können, dann bleibt der § 1 so wie er da steht. für immer in Kraft und was den § 10 betrifft, der den Fall in's Auge faßt, das die Mulde-Thal Eisenbahngesellschaft gezwungen sein sollte, ihre Trace bei Eilenburg ganz auf das linke Muldeufer zu verlegen, so legt dieser dem Staate keine Verpflichtung auf, sondern giebt ihm eine Berechtigung, von der der Staat seiner Zeit Gebrauch machen kann oder nicht. Ich werde ja nicht mehr am Leben sein, wenn es sich um die Frage handelt, ob der Staat von diesem Rechte Gebrauch machen soll oder nicht. (Rufe: Oh! oh! Heiterkeit.) Nun, wenn ich noch am Leben sein sollte, so werde ich dann jedenfalls nicht mehr Minister sein. (Heiterkeit) Eine Schwierigkeit wird hier keinesfalls entstehen können. Die Befürchtung, daß auch die neue Verwaltung nur schlechte Einnahmen liefern werde, geht doch wirklich zu weit. Sobald dieselbe in die Hände des Staates übergeht, wird von Hause aus ein großer Umschwung eintreten. Die Betriebskosten, deren Höhe uns vorgehalten wurde, waren bisher eben deshalb so hoch, weil die Gesellschaft an einer schwebenden Schuld laborirt, die man natürlich nur gegen eine hohe Entschädigung gewährt hat. Hier wird sofort eine wesentliche Reduktion eintreten, wenn ein solches Verhältniß nicht mehr besteht. Wenn hervorgehoben wurde, wir würden heute die Bahn vielleicht sehr billig zu Kauf bekommen können, so hat das doch sehr seine zwei Seiten. Wenn Sie die Bestimmungen des Vertrages sich ansehen, werden Sie sich leicht überzeugen, daß sie von irgend welcher Härtlichkeit gegen die Aktionäre nicht diktirt worden sind. Ich halte diese Bestimmungen nicht für hart, nur für gerecht, aber begünstigt haben wir die Aktionäre doch sicher nicht. Nach dem Vertrage wird vom 1. August ab Rechnung geführt werden; wir werden Jahr für Jahr feststellen, wie weit die Ueberschüsse reichen, und wir werden, glaube ich, wohl in den Fall kommen, zu der demnächst fälligen Verzinsung der Prioritäts-Obligationen einen Zuschuß gewähren zu müssen. Diesen Zuschuß werden wir nach den Bestimmungen des Vertrages sofort feststellen und werden für die Rückerstattung und bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung dieses Zuschusses 5 Prozent Zinsen erhalten. Wenn nun die Bahn in die Lage kommen wird, diese Last, die im Anfang auf ihr ruht, später abzutragen und über diese Erträge hinaus noch einen Ueberschuß zu gewähren, das kann Niemand voraussagen. Was wir aber unbedingt schon heute aussprechen können, das ist, daß für den Staat diese Bahnstrecke einen mehr als gewöhnlichen Werth hat. Wenn Sie, wie ich hoffe, den Vertrag mit der Halle-Kasseller Bahn gutheißen und zugeben müssen, daß wir nach Osten hin einen Werth darauf zu legen haben, die große Eisenbahnlinie zu erreichen, die Berlin mit Oberschlesien verbindet, daß wir ebenso nach Westen hin den größten Werth darauf zu legen haben, in die Verbindung zu gelangen, die uns in das Kohlenrevier einführt und uns bis nach Oberhausen bringt, dann werden Sie auch anerkennen müssen, daß für wenig Eisenbahnbesitzer die Strecke Halle-Sorau-Guben einen solchen Werth hat als für den Staat, der die beiden Endpunkte und daneben ein weites Gebiet beherrscht, daß für die Bahn dienstbar gemacht werden kann. Was die Frage der Verweisung der Vorlagen an eine Kommission betrifft, so überläßt die Regierung selbstverständlich die Entscheidung darüber dem Hause. Wenn aber das Haus den Weg der Kommissionsberathung für die schärfere und gründlichere Prüfung hält, so würde auch ich nur empfehlen können, diesen Weg einzuschlagen, denn wir scheuen nicht die Prüfung, wir wünschen sie.

Die erste Berathung wird hierauf geschlossen und beide Vorlagen der Budgetkommission zur Vorberathung überwiesen. Schluß 3 Uhr. Nächste Sitzung Montag 11 Uhr. (Bericht der Staatsschuldenkommission, Gesetz über die Aufnahme von Wechselprotesten und zweite Berathung des Gesetzes betr. die Einverleibung Lauenburgs.)

Parlamentarische Nachrichten.

DN. Die V. Abtheilung hat über die Wahl der Abgeordneten des VII. oppelner Wahlbezirks, Wahlkreis Ratibor, Bericht erstattet. Der Antrag der Abtheilung geht dahin: die Wahlen der Abgeordneten Doms und Grafen Arco für giltig zu erklären und die königliche Staatsregierung aufzufordern, wegen versuchter Wahlbeeinflussung die Kreissekretäre Nowak und Ulbert in geeigneter Weise zur Verantwortung zu ziehen.

Lokales und Provinzielles.

Posen, 1 April.

— **Folgende Personalveränderungen** meldet der „Staats-Anz.“: Der Gymnasial-Direktor Dr. Eckardt zu Strasburg in Westpr. ist in gleicher Eigenschaft an das Gymnasium zu Lissa versetzt, der Gymnasiallehrer Dr. Arthur Jung zu Inowrazlaw als Oberlehrer an das Gymnasium zu Meseritz berufen, der ord. Lehrer und Musiklehrer am Seminar zu Königsberg i. Pr. Heidler in gleicher Eigenschaft an das evang. Schullehrer-Seminar zu Bromberg, und der ord. Lehrer und Musiklehrer Schmidt, am Seminar zu Bromberg, in gleicher Eigenschaft an das von Königsberg nach Osterode verlegte evang. Schullehrer-Seminar versetzt worden.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Julius Wasner in Posen.
Für das Folgende übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Telegraphische Nachrichten.

Wien, 31. März. Wie die „Politische Korrespondenz“ meldet, treten die Insurgentenführer Sotschitza, Zimunich und Peko Paviovits, in Folge der zwischen dem Statthalter Rodich und den türkischen Autoritäten getroffenen Abmachungen, mit den vom Fürsten von Montenegro abzusendenden Senatoren wegen der Verproviantirung von Nikfich am nächsten Montag zu einer Konferenz in Grahowo zusammen. Dieselben begeben sich am darauf folgenden Tage über Risano nach der Suttorina und haben dort wahrscheinlich am Mittwoch oder Donnerstag mit dem Statthalter v. Rodich eine Zusammenkunft. — Demselben Blatte wird aus Bukarest gemeldet, daß der rumänische Minister des Auswärtigen mit dem russischen Generalkonsul über die Grundlagen eines zwischen Rußland und Rumänien abzuschließenden Handels- und Schifffahrtsvertrages übereingekommen und daß die bezügliche Konvention von dem Minister und dem Generalkonsul bereits unterzeichnet worden sei.

Triest, 31. März. Der Lloyddampfer „Espero“ ist heute früh mit der ostindischen Ueberlandpost aus Alexandrien hier eingetroffen.

Paris, 30. März. Wie aus Deputirtenkreisen verlautet, beabsichtigen diejenigen Deputirten, deren Wahl einer Untersuchung unterzogen werden soll, ihr Mandat niederzulegen, um damit gegen den von der republikanischen Majorität gefaßten Beschluß Protest einzulegen. — Von der „Agence Havas“ wird nochmals erklärt, daß alle über einen Wechsel im Personal der diplomatischen Vertretung Frankreichs im Auslande verbreiteten Gerüchte der Begründung entbehren. — Nachdem der Prozeß gegen die Prinzessin Beaufrémont von dem Gerichtshofe zweiter Instanz an den Gerichtshof erster Instanz zurückverwiesen war, hat letzterer nunmehr das frühere Urtheil bestätigt, durch welches der Prinzessin die Aufsicht über ihre Kinder genommen und ihre Güter unter Sequester gestellt werden, und zugleich die provisorische Ausführung des Urtheilsspruches angeordnet.

Madrid, 31. März. Aus Tolosa wird vom 30. d. gemeldet, daß der Generalkapitän der baskischen Provinzen, Castro, eine Verordnung erlassen hat, welche den Bürgermeistern anbefiehlt, innerhalb 14 Tagen alle von den Carlisten auf dem Gebiete der betreffenden Ortschaften errichteten Befestigungswerke zu zerstören, soweit dieselben nicht durch königliche Truppen besetzt sind. Nichtbefolgung dieser Verordnung wird kriegsgerichtlich bestraft werden. In der Provinz Biscaya sollen sich einzelne Banden Aufständischer gezeigt haben.

Verona, 30. März. Ihre königl. Hoheiten der Prinz und die Prinzessin Karl von Preußen sind hier eingetroffen, haben heute die Sehenswürdigkeiten der Stadt besichtigt und reisen morgen nach Bologna weiter.

London, 31. März. In der gestrigen Sitzung des Oberhauses beantragte der Lord Präsident, Richmond, zu der zweiten Lesung der Titelbill überzugehen. Lord Granville erklärte, er wolle sich nicht gegen die zweite Lesung des Gesetzentwurfes aussprechen, jedoch den von Lord Shaftesbury in Aussicht gestellten Vorschlag auf Erlaß einer Adresse an die Königin wegen Annahme eines anderen Titels statt des Titels „Kaiserin“ unterstützen. Er könne die Aeußerung Derby's, daß die Titelbill keine Verfassungsfrage herbeiführe, nicht mit der neulich von dem Premier abgegebenen Erklärung, daß der Vorlage hochpolitische Erwägungen zu Grunde lägen, vereinbaren. Er halte das betreffs Rußland angeführte Argument für eine rein rhetorische Wendung. Nachdem noch der Staatssekretär für Indien, Salisbury für die Vorlage gesprochen und Lord Kairns erklärt hatte, der Titel „Kaiserin“ werde auf Indien beschränkt bleiben, wurde die Vorlage in zweiter Lesung angenommen.

Petersburg, 31. März. Der „Regierungsanzeiger“ publizirt den zwischen Rußland und Japan über den Umtausch der Kurilen gegen Sachalin abgeschlossenen Vertrag. — Der „Golos“ bespricht in einem längeren Artikel die Herzegowinafrage und deduzirt die Nothwendigkeit, daß die europäischen Mächte eine friedliche Intervention zu Gunsten der Christen in's Werk setzten, dabei aber sich jeder Maßnahmen enthielten, die zu einem Zwiespalt Anlaß geben könnten. Das Blatt spricht sich für Ausübung einer gemeinsamen und heilsamen Pression in Konstantinopel aus und weist jeden Gedanken an ein einseitiges Vorgehen Rußlands entschieden zurück.

Kalkutta, 31. März. Das Budget von Indien pro 1876–77 weist eine Einnahme von 50,480,000 Pfd. Sterl. auf; die ordentlichen Ausgaben betragen 50,336,000 Pfd. Sterl., die außerordentlichen 3,759,000 Pfd. Sterl. Die Anleihe von 2,640,000 Pfd. Sterl. soll in London, nicht in Indien begeben werden, irgend welche Erhöhung der Kontributionen ist nicht in Vorschlag gebracht.

Versailles, 31. März. Die Deputirtenkammer erklärte die Wahl des Legitimisten Laroche-Jaquelin mit 223 gegen 216 Stimmen für ungültig und verschob die Wahlprüfung des bonapartistischen Herzogs Feltre auf morgen; die Ernennung der Budgetkommission erfolgt Montag.

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 31. März, Nachmitt. 2 Uhr 30 Min. Spekulationswerthe matt, österreichische Bahnen besser, Prioritäten bedeutend höher. Privatdiskont 3⅜.

(Schlußkurse) Londoner Wechsel 204, 97. Pariser Wechsel 81, 22. Wiener Wechsel 174,05. Böhm. Westbahn 153. Elisabethbahn 133¼. Galizier 161. Franzosen*) 233. Lombarden*) 85¾. Nordwestbahn 114. Silberrente 60. Papierrente 57¼. Russ. Bodenkr. 86⅞. Russen 1872 99. Amerikaner de 1885 100⅞. 1860er Loose 105⅜. 1864er Loose —,—. Kreditaktien*) 133. Oesterr. Nationalbank 759, 00. Darmstädter Bank 108⅛. Berliner Bankverein 79⅜. Frankfurter Wechslerbank 78¾. Oesterreich.-deutsche B. 91⅜. Meininger Bank 79⅞. Hess. Ludwigsbahn 99. Oberhessen 73⅛. Ungarische Staatsloose 150,00. Ungar. Schatzanweis. alt 87¾. do. do. neue 86. do. Ostb.-Obl. II. 63. Zentr.-Pacific 91½. Reichsbank 155¼. — Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 134½, Franzosen 234½, Lombarden 86. 1860er Loose —,—. Nordwestbahn —. Franz-Josefsbahn —.

*, per medio resp. per ultimo.

Frankfurt a. M., 31. März, Abends. [Effekten-Sozietät.] Kreditaktien 135⅛, Franzosen 234½, Lombarden 86¼, Galizier —, Elisabethbahn — Reichsbank 155⅛, 1860er Loose —,—. Rudolfsbahn —, Spanier —, Ungar. Loose —, do. Schatzbonds —, Oesterr.-deutsche Bank —. Silberrente —. Fest.

Wien, 31. März. Kreditaktien matt, was auch den übrigen Markt theilweise verstimmte. Junge Bahnen auf Abitrageordres erheblich höher, Devisen matter.

[Schlußcourse.] Papierrente 66, 05. Silberrente 69, 60. 1854er Loose 103, 50. Nationalbank 872, 00. Nordbahn 1792. Kreditaktien 155, 30. Franzosen 266, 50. Galizier 185, 75. Nordwestbahn 133, 20. do. Lit. B. 48,00. London 116, 75. Paris 46, 20. Frankfurt 56, 75. Böhm. Westbahn —, —. Kreditloose 160, 50. 1860er Loose 109, 50. Lomb. Eisenbahn 100, 50. 1864er Loose 130, 70. Unionbank 66, 00. Anglo-Austr. 66,70. Austro-türkische —, —. Napoleons 9, 32. Dukaten 5, 47. Silberkoup. 101, 70. Elisabethbahn 152, 00. Ungarische Prämienanleihe 71 20. Deutsche Reichs-Banknoten 57 25 —. Türkische Loose 20, 00. — Nachbörse: Schwach, Valuta matt. Kreditaktien 155, 00. Franzosen 267, 75, Lombarden 100,50, Galizier 186 00, Anglo-Austr. 66, 80, Unionbank 66, 00, Papierrenten lebhaft 66, 20, Nordwestbahn —,—, Franz-Josefsbahn —,—. Elisabethbahn 151 ,00, Napoleons 9, 30½.

Paris, 31. März, Nachm. 3 Uhr. Schluß sehr fest. [Schlußkurse.] 3proz. Rente 66,65 Anleihe de 1872 105 02½ —. Ital. 5prozent. Rente 71 35. Italienische Tabaksaktien —,—. Italienische Tabaksobligationen —,—. Franzosen 585 00. Lombard. Eisenbahn-Aktien 225, 00. Lombard. Prioritäten 240, 00. Türken de 1865 15, 75. Türken de 1869 87, 00. Türkenloose 45, 00. Kredit mobilier 188, Spanier exter 16,56, do. inter. 15,⅜ Peruaner —, Societe generale 540, Egypter 278, Suezkanal-Aktien —, Banque ottomane —. — Wechsel auf London 25, 22.

Paris, 30. März, Nachts. Auf dem Boulevard wurden heute Abend neueste Anleihe zu 104, 57½, Türken zu 15, 85, Egypter zu 273, 75 gehandelt. Fest, Egypter sehr fest.

London, 31. März, Nachmit. 4 Uhr. Konsols 94$\frac{5}{16}$. Italien. 5proz. Rente 70⅝. Lombarden 8$\frac{13}{16}$. 3proz. Lombarden-Prioritäten alte 9½. 3proz. Lombarden-Prioritaten neue 9¾. 5proz. Russen de 1871 96½. 5 proz. Russ. de 1872 97. Silber 53½. Türk. Anleihe de 1865 15¾. 5proz. Türken de 1869 17. 6proz. Vereinigt. St. pr. 1885 105¾. do. 5proz. fundirte 106⅝. Oesterreich. Silberrente 60½. Oesterreich. Papierrente —. 6 prozentige ungarische Schatzbonds 87. 6prozentige ungarische Schatzbonds II. Emission 85¼. Spanier 16⅞. 5proz. Peruaner —,—.

Wechselnotirungen: Berlin 20, 71. Hamburg 3 Monat 20, 71. Frankfurt a. M. 20, 71. Wien 11, 95. Paris 25, 45. Petersburg 30⅝.

In die Bank flossen heute 47,000 Pfd. Sterl.

Köln, 31. März, Nachm. 1 Uhr. Weizen —., hiesiger loco 22, 00, fremder loko 23, 00 pr. März 20, 85, pr. Mai 20, 80, pr. Juli 21, 20. Roggen, hiesiger loko 16, 00 pr. März 15, 45, pr. Mai 15, 20, pr. Juli 15, 30. Hafer loco 18, 50 pr. März 17, 95, pr. Mai 17, 35. Rüböl loko 33, 00, pr. Mai 31, 70, pr. Oktober 32, 40 — Wetter: Prachtwetter.

Hamburg, 31. März, Nachm. Weizen loko ruhig, auf Termine fest. Roggen loko still, auf Termine fest. — — Weizen pr. März 204 Br., 203 Gd., pr. Mai-Juni pr. 1000 Kilo 207 Br., 205 Gd. Roggen pr. März 151 Br., 150 Gd., pr. Mai-Juni pr. 1000 Kilo 152 Br., 151 Gd. Hafer ruhig. Gerste flau. Rüböl ruh, loco 61½, pr. Mai 58⅛, pr. Oktbr. pr. 200 Pfd. 61⅛. Spiritus ruh., pr. März 34½, pr. April-Mai 34⅛, pr. Juni-Juli 35, pr. Juli-August pr. 100 Liter 100 pCt. 36. Kaffee sehr fest, Umsatz 4000 Sack. Petroleum ruhig, Standard white loko 14, 00 Br., 13, 75 Gd., pr. März 13, 75 Gd., pr. August-Dezbr. 12, 60 — Wetter: Schön.

Bremen, 31. März. Petroleum. (Schlußbericht.) Standard white loco, und pr. März 13,00 a 13,20. pr. April-Mai 12,90 per Sept.-Okt. 13, 00. Ruhig.

Paris, 30. März, Nachmittags. (Produktenmarkt.) (Schlußbericht.) Weizen ruhig, pr. März 27, 00, pr. April 27, 25 pr. Mai-Juni 27,75 per Mai-August 28,25. Mehl matt, pr. März 58,75, pr. April 58, 75, pr. Mai-Juni 60, 00, pr. Mai-August 60, 75. Rüböl steigend, pr. März 74, 50, pr. April 74, 25, pr. Mai-August 76, 50, pr. September Dezb. 77,50. Spiritus weichend, pr. März 45, 25, pr. Mai-August 46, 50. — Wetter: —.

Paris, 30. März. [Abendbörse.] Produktenmarkt. Mehl träge, pr. März 59, 00, pr. April 59, 00, pr. Mai-Juni 60, 00, pr. Mai-August 60, 75. Rüböl steigend, pr. März 73, 75, pr. April 73, 50, pr. Mai-August 76,00, per Septbr.-Dezbr. 77,00.

Amsterdam, 31. März, Nachmitt. Getreidemarkt. (Schlußbericht). Weizen loko geschäftslos, auf Termine niedr., pr. März 286. —. Roggen loko und auf Termine unv., pr. März und per Mai 180, pr. Juli 183. Raps per Frühjahr 366, per Herbst 386 Fl. Rüböl loko 36½, per Mai 36, pr. Herbst 37 — Wetter: Schön.

Antwerpen, 31. März, Nachmittags, 4 Uhr 30 Minuten. Getreidemarkt (Schlußbericht.) Weizen ruhig. Roggen stetig. Hafer behauptet. Gerste unverändert.

Petroleum-Markt (Schlußbericht). Raffinirtes, Type weiß loko 31½ bz. und Br., pr. März — bz. —,— Br., pr. April 30¾ bez., 31 Br. pr. September 31½ Br., pr. Septemb.-Dez 31½ bez., 32 Br. Ruhig.

Glasgow, 31. März. Roheisen. Mixed numbers warrants 59 Sh. 6 d.

Produkten-Börse.

Berlin, 31. März. **Wind:** SW. **Barometer** 28. **Thermometer** + 13° R. **Witterung:** schön.

Weizen loko per 1000 Kilogr. 183—223 Rm. nach Qual. gef., gelber per diesen Monat —, April-Mai 199-200,50 bz., Mai-Juni 202—203,50 bz., Juni-Juli 206-207 bz., Juli-August 209—210 bz., Sept.-Okt. 210—211 bz. — **Roggen** loko per 1000 Kilgr. 153—165 Rm. nach Qual. gef., russ. 153—156, polnisch 157—158, inländ. 161—165 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 153,50-155 bz., Mai-Juni 153-154—153 bz., Juni-Juli do, Juli-August do., Sept.-Okt. 151—155—154,50 bz. — **Gerste** loko per 1000 Kilogr. 141-180 Rm. nach Qual. gef. — **Hafer** loko per 1000 Kilogr. 150—188 Rm. nach Qual. gef., ost- u. westpr. 165-178, pomm. u. meckl. 175—184, russ. 165-178, schwed. 180—181 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 164,50—165 bz., Mai-Juni 163, Juni-Juli do., Juli-August 157,50 bz., Sept.-Okt. 155,50 bz. — **Erbsen** per 1000 Kilo Kochwaare 178—210 Rm. nach Qual., Futterwaare 165-175 Rm. nach Qual. — **Raps** per 1000 Kilgr. —. — **Rübsen** —. — **Leinöl** per 100 Kilgr. loko ohne Faß 58 Rm. — **Rüböl** per 100 Kilgr. loko ohne Faß 59,5 bz., mit Faß —, per diesen Monat 61—60,4 bz., März-April do, April-Mai do., Mai-Juni 61,4—61 bz, Sept.-Okt. 63,2—62,7 bz. — **Petroleum** raffin. (Standard white) per 100 Kilo mit Faß loko 30 Rm. bz., per diesen Monat 28 bz., März-April 26,5 B., Sept.-Okt 26 G. — **Spiritus** per 100 Liter a 100 pCt. ohne Faß 44 Rm. bz., loko mit Faß —, per April-Mai 44,8—45,1 bz., Mai-Juni 45,3—45,5 bz., Juni-Juli 46,4—46,7 bz., Juli-August 47,8—48 bz., Aug.-Sept. 49—49,1 bz., Sept.-Okt. 49,8 bz. — **Mehl.** Weizenmehl Nr. 0 27,25—26,25 Nr. 0 u. 1 25,75-24,25 Rm. Roggenmehl Nr. 0 23,75—22,25 Rm., Nr. 0 u. 1 21,50—20 Rm. per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack. — Roggenmehl Nr. 0 u. 1 per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack per diesen Monat 21,20-21,35 Rm. bz., März-April do., April-Mai do, Mai-Juni 21,35-21,50 bz., Juni-Juli 21,35-21,60 bz., Juli-August 21,60—21,65 bz., Sept.-Okt. 21,80 bz. (B.u.H.-Z.)

Breslau, 31. März. [Amtlicher Produkten-Börsenbericht.] — **Kleesaat,** rothe, unverändert, ordinär 49—52, mittel 55—58, fein 61—64, hochfein 67—69 — **Kleesaat,** weiße, ruhig, ordin. 65—71, mittel 75-80, fein 86-91, hochfein 95—100. — **Roggen** (per 2000 Pfd.) behauptet, abgel. Kündigungssch —, per März und März-April 145 B., April-Mai 145,50 bz., Mai-Juni 148 B. u. G., Juni-Juli 151,50 B., 151 G., Sept.-Okt. 155 B. u. G. — **Weizen** 182 B., per April-Mai 182 bz. u. B., Mai-Juni 188 bz., Juni-Juli 192 bz. — **Gerste** —. — **Hafer** 165 G., per April-Mai 165 G., Mai-Juni 165,50 bz. — **Raps** 290 B. — **Rüböl** fester, gek. 100 Ctr., loko 63 B., per März 60 B., März-April 59,50 B., April-Mai 60,50 B., Mai-Juni do, Sept.-Okt. 61,50 B. — **Spiritus** etwas fester. gek. 10,000 Liter, loko 42,50 B., 41,50 G., per März u. März-April 43,50 G., April-Mai 43,50 bz., Mai-Juni 44 G., Juni-Juli 45 G. Juli-August 46,50 G., Aug.-Sept. 47,50 B., 47 G. — **Zink** ohne Umsatz.

Die Börsen-Kommission. (Br. H.-B.)

Stettin, 31 März. [Amtlicher Bericht.] **Wetter:** schön. Therm. + 13° R. Barom 28,4. **Wind:** NO.

Weizen sehr fest, per 1000 Kilo loko gelber 162-200 M., weißer 185 bis 206 M. per Frühjahr 202-201 M. bz., Mai-Juni 203,50—206 bis 205—206 M. bez., 205,50 Br. u. G. — Juni-Juli 207,50—208,50 M. bez, Juli-August 210,50 M. bez, Sept-Oktbr. 211.—211,50 M. bz. — **Roggen** fest, per 1000 Kilo loko inländ. 154-162 M., Russ. 144—148 M., Frühjahr 147—148 M. bez., Mai-Juni do., Juni-Juli 148 M. bez., Juli-August 149 M. Br. u. G. Septbr.-Oktbr. 150 M. bez. — **Gerste** stille, per 1000 Kilo loko 155—165 M., Futter- 140—150 M. — **Hafer** fest, per 1000 Kilo loco 160—171 M., Frühjahr 162,50 M. G, Mai-Juni 161,50 M. nom. — **Erbsen** stille, per 1000 Kilo loco Koch- 170—177 M., Futter- 150—163 M. — **Mais** schwankend, per 1000 Kilo per März 130—145—135 M. bez, 134 M. Br., per April 128 M. bez. — **Winterrübsen** geschäftslos, per 1000 Kilo per April-Mai 280 M. nom., Sept.-Oktbr. 282 M. Gd. — **Rüböl** steigend, per 100 Kilo loko ohne Faß 65,50 M. B., per März 61,50 M. Br., April-Mai 63—63,25 M. bez., Mai-Juni 63,50 M. G., Septbr.-Oktbr. 63 M. bez. — **Spiritus** fest und höher, per 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 43,80 M. bez., per Frühjahr 44,50 M. bez., Mai-Juni 45,40—45,50 M. bez., Juni-Juli 46,40—46,60 M. bez., Juli-August 47,50—47,60 M. bez., Aug.-Sept. 48,50 M. bez. — **Angemeldet:** 1000 Ztr. Hafer. — **Regulirungspreis für Kündigungen:** Weizen 203 M., Roggen 147,50 M., Rüböl 64,50 M., Spiritus 44,50 M. — **Petroleum** loko 13,30—13,25 M. bz. u. Br., Regulirungspreis 13,25 M., per Septbr.-Oktbr. 12,50 M. Br. (Ostſ.-Ztg.)

Meteorologische Beobachtungen zu Posen.

Datum.	Stunde.	Barometer 260' über der Ostsee.	Therm	Wind.	Wolkenform
31. März	Nachm. 2	27" 10''' 49	+ 10°2	O 2	wolkig, Cu-st., Ni.
31. "	Abnds. 10	27" 10''' 62	+ 5°3	O 1	ganz heiter.
1. April	Morgs. 6	27" 10''' 16	+ 3°4	O 2-3	heiter, St.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 30. März Mittags 2,78 Meter.

Berlin, 30. März. Unsere Ansicht, welche wir gestern an dieser Stelle dahin aussprachen, daß die gestrige Festigkeit nur die Feststellung hoher Liquidationscourse zum Zweck gehabt habe, fand heute bereits ihre Bestätigung. Die Meldungen der auswärtigen Abendbörsen hatten bereits recht matt gelautet, und die heutige wiener Börse eröffnete flau, eine Tendenz, welche auch hier sofort in österreichisch ungarischen Werthen zum Ausdruck kam. Eine nähere Begründung dieser weitergehenden Ermattung ist kaum noch nöthig; die wiener Blätter enthüllen immer mehr einen Nothstand, dessen Umfang selbst bei der an sich so schlechten Meinung von den Verhältnissen der auswärtigen Plätze überrascht. Die Verstimmung, welche die Ueberzeugung von einer noch eher zunehmenden Verschlechterung der Lage hervorbrachte, machte sich am meisten in dem Drucke kund, welchen Kreditaktien sofort bei Eröffnung erlitten. Auch fanden in diesem Effekt vorzugsweise Umsätze statt. Auch die übrigen österreichischen Werthe, namentlich Lombarden und Franzosen, Galizier und Nordwestbahn, Renten und Loose ermatteten und fanden schwerer Nehmer. Diskonto-Kommanditantheile lagen flau, Laurahütte geschäftslos, Rheinisch-Westfälische Bahnen ermatteten bei mäßigem Verkehr, andere Bahnen, deutsche und Stammprioritäten lagen still oder notirten überwiegend niedriger. Dasselbe gilt von den meisten anderen gegen baar gehandelten Papieren. Geraer und Braunschweiger Bank, Preußische Bodenkredit- und Hypotheken-Aktienbank sollten fest sein; ebenso Märkisch-Westfälisches und Arenberger Bergwerk. Industriewerthe blieben fest ohne Verkehr. Auch Anlagewerthe verhielten sich sehr still. Preußische Fonds und Prioritäten behauptet, ausländische matt. Italiener und Amerikaner wenig verändert. Bei mäßigen Schwankungen blieb die Haltung matt. Türken flau. Per Ultimo April notiren wir: Franzosen 407—66—67, Lombarden 174—3—4, Kreditaktien 274—70—1, Diskonto-Kommanditantheile 122,75—3—1,50—2, Reichsbank 156,25 bis 5—5,40. Viehmarkt gewann 3, Passage 1½; Union Pinnberg zu ¼ höherer Notiz gesucht. Mittelwohnungen fest — Der Schluß blieb matt.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 30 März 1876.

Preußische Fonds und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	105,10 bz
Staats-Anleihe	4	99,50 bz
Staats-Schldsch.	3½	92,90 bz
Kur- u. Nm. Sch	3½	
Od.-Deichb.-Obl.	4½	101,00 bz
Berl. Stadt-Obl.	4½	101,50 bz B
do. do.	3½	93,00 bz
Cöln. Stadt-Anl.	4½	100,50 bz G
Rheinprovinz do.	4½	101,50 B
Schldv. d. B.Kfm.	5	100,40 B
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	101,70 bz
do.	5	106,00 bz
Landsch. Central	4	95,20 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	86,00 G
do. neue	3½	84,50 bz
do.	4	94,80 bz G
do. neue	4½	
N. Brandbg.Cred.	4	94,80 bz G
Ostpreußische	3½	87,00 bz
do.	4	95,80 bz
do.	4½	101,75 bz G
Pommersche	3½	84,50 bz
do.	4	94,80 bz G
do.	4½	102,20 bz
Posensche, neue	4	95,00 bz G
Sächsische	4	95,00 G
Schlesische	3½	85,75 bz
do. alte A. u. C.	4	
do. A. u. C.	4	
Westpr. rittersch.	3½	84,50 G
do.	4	94,75 bz G
do.	4½	101,00 bz G
do. II. Serie	5	105,50 bz G
do. neue	4	96,50 G
do.	4½	100,50 bz G
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	97,80 bz
Pommersche	4	97,10 bz
Posensche	4	97,00 B
Preußische	4	97,00 G
Rhein- u. Westfäl.	4	99,50 B
Sächsische	4	98,90 bz
Schlesische	4	97,75 bz
Sovereigens		20,46 bz G
Napoleonsd'or		16,30 bz G
do. 500 Gr.		
Dollars		4,17 G
Imperials		
do. 500 Gr.		1393,75 bz
Fremde Banknot.		99,83 bz
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		81,25 B
Oesterr. Banknot.		174,10 bz
do. Silbergulden		
do. ¼ Stücke		
Russ. Noten		265,75 bz

Deutsche Fonds.

P.-A.v.55 a 100th.	3½	131,50 B
Hess. Prsch a 40th.	—	256,25 bz
Bad. Pr.-A. v. 67	4	120,90 bz
do. 35fl.-Obligat.	—	136,50 bz
Bair. Präm.-Anl.	4	120,80 bz
Brschw. 20thl.-L.	—	83,00 bz G
Brem. Anl. v.1874	4½	101,00 bz
Cöln-Md.-Pr.-A.	3½	109,00 B
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	117,50 G
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	109,00 bz
do. II. Abth.	5	106,10 bz
Hb.Pr.-A. v. 1866	3	173,50 bz
Lübecker Pr.-Anl.	3½	173,00 B
Mecklb. Eisenbsch.	3½	89,50 G
Meininger Loose	—	19,50 G
do. Pr.-Pfdbr.	4	103,40 bz
Oldenburg. Loose	3	138,00 G
D.G.-C.-B.-Pf.110	5	103,00 bz G
do. do.	4½	96,10 bz
Dtsch.Hypoth.unk.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	95,75 bz G
Mein. Hyp.-Pfd.	5	100,25 bz B
Nrdd. Grder. H.A	5	100,90 bz G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	101,50 bz G
Pomm.H.-B.I.120	5	105,00 G
do. II.IV.rz.110	5	101,00 bz G

Pomm III. rz.100	5	100,50 bz
Pr.B.-C.-H.-Br.kd.	5	99,90 G
do. unk.rückz.110	5	103,30 bz G
do. do. 100	5	101,00 bz G
Pr.C.-B.-Pfdb.kd.	4½	100,10 G
do. unk.rückz.110	5	106,50 bz
do. (1872 u. 74)	4½	98,50 bz
do. (1872 u. 73)	5	101,50 bz
do. (1874)	5	101,50 bz
Pr. Hyp.-A.-B 120	4½	99,00 bz G
do. do.	5	100,20 bz G
Schles.Bod.-Cred.	5	100,00 G
do. do.	4½	94,00 G
Stett. Nat.-Hyp.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	98,00 bz G
Kruppsche Oblig.	5	101,20 bz

Ausländische Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	104,40 bz
do. do. 1885	6	99,30 bz G
do. Bds.(fund.)	5	101,60 G
Norweg. Anl.	4½	
New-Yrk. Std.-A	7	103,00 bz G
do. Goldanl.	6	101,20 B
New Jersey	7	
Oest. Pap.-Rente	4½	56,75 bz
do. Silb.-Rente	4½	60,00 bz G
do. 250 fl. 1854	4	100,00 B
do.Cr.100 fl. 1858	—	326,00 bz
do.Lott.-A. v.1860	5	106,50 bz
do. do. v. 1864	—	273,00 bz B
Ung. St.-Eisb.-A.	5	71,20 bz G
do. Loose	—	152,75 bz
do. Schatzsch. I	6	87,25 bz
do. do. kleine	6	87,50 bz
do. do. II.	5	86,00 bz
Italienische Rente	5	71,25 bz
do. Tabak-Obl.	6	100,50 bz
do. do. Actien	6	
Rumänier	8	102,90 bz
Russ. Nicol.-Obl	4	
do. Centr.-Bod.	5	91,20 bz
do. Engl A. 1822	5	100,25 G
do. do. A. v.1862	5	100,60 bz
Russ.-Engl. Anl.	3	
Russ fund.A.1870	5	102,00 G
Russ. cons. A 1871	5	99,10 B
do. do. 1872	5	99,10 bz G
do. do. 1873	5	99,70 bz
do. Bod.-Credit	5	87,00 bz
do.Pr.-A.v.1864	5	177,50 bz
do. do. v. 1866	5	174,25 bz
do. 5. A. Stiegl.	5	
do. 6. do. do.	5	97,40 bz G
do. Pol.-Sch.-O.	4	
do. do kleine	4	85,75 bz
Poln. Pfdb. III. E.	4	
do. do.	5	77,70 B
do. Liquidat.	4	68,60 bz G
Türk. Anl. v.1865	5	14,75 bz G
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez	3	36,00 G

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	169,30 bz
do. 109 fl. 1 M.	168,45 bz
London 1 Lstr. 8 T.	20,50 bz
do. do. 3 M.	20,36,5 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	81,20 bz
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	81,20 bz
do. do. 100 F. 2 M.	80,80 bz
Wien öst. Währ. 8 T.	173,90 bz
Wien öst. Währ. 2 M.	172,75 bz
Petersb. 100 R. 3 W.	265,50 bz
do. 100 Rub. 3 M.	263,25 bz
Warschau 100 R. 8 T.	265,40 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4, für Lombard 5 pCt.; Bankdisconto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. —, Hamburg —, Leipzig —, London 4, Paris —, Petersburg 5½, Wien 4½ pCt.

Bank- und Credit-Actien.

Badische Bank	4	104,25 G
Bk. f. Rheinl u. Westf	4	65,00 bz G
Bk. f. Sprit- u. Pr H.	4	63,00 bz G
Berliner Bankverein	4	79,40 bz
do. Comm.-B.Sec	4	63,50 bz
do. Handels Ges.	4	90,00 bz G
do. Kassen-Verein	4	188,00 B
Breslauer-Disc.-Bk.	4	62,25 bz
Centralbk. f. Bauten	4	24,60 bz G
Centralbk. f. Ind.u.H.	4	68,70 bz G
Cent.-Genossensch.-B.	fr.	93,90 bz
Chemnitzer Bank-V.	4	76,00 bz
Coburger Credit-V.	4	66,30 bz G
Cöln. Wechslerbank	4	75,25 G
Danziger Bank	fr.	58,75 bz G
Danziger Privatbank	4	115,75 B
Darmstädter Bank	4	107,50 bz
do. Zettelbank	4	94,00 B
Dessauer Creditbank	4	10,60 G 76 G
do. Landesbank	4	116,10 G
Deutsche Bank	4	77,20 bz
do. Genossensch.	4	92,00 G 94 G
do. Hyp.-Bank	4	93,10 G
do. Reichsbank	fr.	
do. Unionbank	4	78,25 bz
Disconto-Comm.	4	122,10 bz
do. Prov.-Discont	4	78,00 bz B
Geraer Bank	4	82,25 bz G
do. Creditbank	4	50,00 bz G
Gew.-B. H. Schuster	4	14,00 bz B
Gothaer Privatbank	4	87,50 bG [G
do. Grundcreditbk.	4	107,00 bz B 101
Hypothek. (Hübner)	4	126,00 B
Königsb. Vereinsbank	4	81,50 G
Leipziger Creditbank	4	119,50 bz B
do. Discontobank	4	72,00 G
do. Vereinsbank	4	86,75 G
do. Wechselbank	4	67,25 B
Magdeb. Privatbank	4	105,50 bz G
Mecklenb. Bodencredit	4	74,50 B
do. Hypoth.-Bank	4	69,50 bz B
Meininger Creditbank	4	79,70 bz G
do. Hypothekenbk.	4	99,90 G
Niederlausitzer Bank	4	86,50 G
Norddeutsche Bank	4	129,80 G
Nordd. Grundcredit	4	101,00 G
Oesterr. Credit	4	
do. Deutsche Bank	4	91,50 G
Ostdeutsche Bank	fr.	83,50 G
Posener Spritactien.	4	33,00 G
Petersb. Discontobank	4	104,00 B
do. Intern. Bank	4	98,50 G
Posen. Landwirthsch.	4	60,40 bz
Posener Prov.-Bank	4	97,70 bz B
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Boden-Credit	4	99,00 bz G
do. Centralboden.	4	
do. Hyp. Spielh.	4	120,75 bz
Product.-Handelsbank	4	84,00 bz G
Provinz.-Gewerbebk.	4	38,00 bz
Rittersch. Privatbank	4	122,50 G
Sächsische Bank	4	120,75 bz
do. Bankverein	fr	92,25 G
do. Creditbank	4	80,75 B
Schaaffhaus. Bankv.	4	72,50 bz
Schles. Bankverein	4	82,25 bz
Schles. Vereinsbank	4	87,10 bz
Südd. Bodencredit	4	112,25 bz G
Thüringische Bank	4	76,25 bz G
Vereinsbank Quistorp	fr.	7,50 B

Industrie-Actien.

Brauerei Patzenhofer	4	101,00 bz G
Dannenb. Kattun	4	18,25 bz G
Deutsche Baugef.	4	51,25 bz G
Deutsch.Eisenb.-Bau.	4	15,50 bz G
Dtsch. Stahl u.Eisen	4	2,50 G
Donnersmarckhütte	4	19,00 B
Dortmunder Union	4	10,00 bz G
Egell'sche Masch Act.	4	18,00 bz G
Erdmannsd. Spinn.	4	23,00 bz G
Flora f. Charlottenb.	4	16,50 bz B
Frist u. Roßm. Nähm.	4	45,00 G
Gelsenkirch.-Bergw.	4	106,00 bz G
Georg-Marienhütte	4	64,50 B
Hibernia u. Shamr.	4	37,75 bz G
Immobilien (Berl.)	4	81,50 G
Kramsta, Leinen F.	4	85,00 bz G
Lauchhammer	4	21,00 G
Laurahütte	4	58,00 bz
Luise-Tiefbau-Bergw.	4	28,00 bz G
Magdeburg. Bergw.	4	120,50 G
do. Spritfabrik	4	22,00 B
Marienhütte Bergw.	4	66,00 B
Massener Bergwerk	4	
Menden u. Schw. B.	4	53,00 G
Oberschles. Eis.-Bed.	4	28,50 G
Ostend	4	10,00 G
Phönix B.-A. Lit. A.	4	52,50 G
Phönix B.-A. Lit. B.	4	39,00 bz
Redenhütte	4	3,30 bz
Rhein.-Naff.Bergwerk	4	89,75 bz
Rhein.-Westfäl. Ind.	4	22,50 G
Stobwasser Lampen	4	57,15 G
Union-Eisenwerk	4	8,40 B
Unter den Linden	4	18,40 bz G
Wäsemann Bau-V.	4	38,50 B
Westend (Quistorp)	fr.	4,40 bz B
Wissener Bergwerk	4	28 12,50 G
Wöhlert Maschinen	4	18,10 bz G

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Aachen-Mastricht	4	23,00 bz
Altona-Kiel	4	113,00 G
Bergisch-Märkische	4	82, bz
Berlin-Anhalt	4	108,75 bz
Berlin-Dresden	5	27,00 bz
Berlin Görlitz	4	42,00 bz G
Berlin-Hamburg	4	171,25 bz G
Berliner Nordbahn	fr.	
Brl.-Potsd. Magdeb.	4	76,50 bz G
Berlin-Stettin	4	129,10 bz
Bresl.-Schw.-Freibg.	4	81,25 bz
Cöln-Minden	4	101,90 bz
do. Litt. B.	5	96,50 B
Halle-Sorau-Guben	4	13,00 bz G
Hann.-Altenbeken	4	16,25 bz
do. II Serie	4	
Märkisch-Posener	4	22,25 bz G
Magd.-Halberstadt	4	67,00 bz B
Magdeburg-Leipzig	4	235,00 bz B
do. do. Litt. B.	4	94,90 bz G
Münster-Hamm	4	
Niederschles.-Märkisch	4	97,75 B
Nordhausen Erfurt	4	33,70 B
Oberschl. Litt. A. u. C.	3½	141,50 bz
do. Litt. B.	3½	131,50 bz B
do. Litt. E.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	28,00 bz
Pomm. Centralbahn	fr.	
Rechte Oder-Uferbahn	4	106,60 bz
Rheinische	4	115,50 bz
do. Litt.B. v. St. gar.	4	92,30 bz G
Rhein Nahebahn	4	15,00 bz G
Stargard-Posen	4½	101,10 G
Thüringische	4	115,90 bz
do. Litt.B. v.St. gar.	4	90, bz
do. Litt.C. v. St. gar.	4½	99,80 bz
Weimar-Geraer	4½	49,25 bz
Albrechtsbahn	5	15,25 bz G
Amsterdam Rotterd.	4	109,60 bz G
Aussig-Teplitz	4	113,00 B
Baltische	3	56,75 bz
Böhm. Westbahn	5	76,00 bz B
Brest-Grajewo	4	26,10 bz
Brest-Kiew	4	50,50 bz
Dux-Bodenbach	4	10,50 bz B
Elisabeth-Westbahn	5	67 bz
Kaiser Franz Joseph	5	56,70 bz G
Galiz. Karl Ludwig)	5	80,50 bz
Gotthard Bahn	6	48,50 bz G
Kaschau-Oderberg	5	47,10 G
Ludwigsh.-Bexbach	4	179, bz
Lüttich-Limburg	4	25,60 bz
Mainz-Ludwigsburg	4	99,50 bz
Oberhess. v. St. gar.	3½	73,20 bz G
Oestr. frz Staatsbahn	4	
do. Nordwestbahn	5	224,00 bz
do. Litt. B.	5	
Reichenb. Pardubitz	4½	55,25 bz
Kronpr. Rudolfsbahn	5	50, bz G
Rjask-Wyas	5	
Rumänier	4	24,50 bz
Russische Staatsbahn	5	107,75 bz G
Schweizer Unionbahn	4	7,00 bz G
Schweizer Westbahn	4	16,70 bz G
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau Prag	4	38,50 bz G
Vorarlberger	5	47,00 G
Warschau-Wien	4	203,00 G

Eisenbahn-Stammprioritäten

Altenburg Zeitz	5	104,50 bz G
Berlin Dresden	5	74,00 bz G
Berlin-Görlitzer	5	82,50 bz G
Berliner Nordbahn	fr.	
Breslau Warschau	5	28,50 G
Chemn.-Aue-Adorf	5	19,75 bz G
Crefeld-K. Kempen	fr.	
Gera-Plauen	5	17,00 bz G
Halle-Sorau-Guben	5	24,00 bz G
Hannover-Altenbek.	5	37,50 bz G
do. II. Serie	5	
Leipz. Gaschw.-Ms.	5	76,00 G
Märkisch-Posen	5	65,60 bz G
Magdeb.-Halberst. B.	3½	62,00 bz G
do. do C.	5	89,00 bz
Münster-Enschede	5	13,50 bz
Nordhausen-Erfurt	5	35,50 bz B
Oberlausitzer	5	44,50 bz
Ostpreuß.Südbahn	5	73,75 bz
RechteOderufer-Bahn	5	109,00 bz
Rheinische	4	
Rumänische	8	80,00 bz G
Saalbahn	5	28,75 bz
Saal Unstrutbahn	5	15,00 bz
Tilsit-Insterburg	5	69,50 bz
Weimar-Geraer	5	28,00 G

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	91 G
do. do. II.	5	98,50 B
do. do. III.	5	98,50 B
Berg.-Märkische I.	4½	99,50 G
do. II.	4½	
do. III. v. St. g	3½	84,90 bz
do. do. Litt. B.	3½	84,90 bz
do. do. Litt. C	3½	76,50 bz G
do. IV.	4½	97,75 bz
do. V.	4½	96,50 bz
do. VI.	4½	96,90 G
do. VII.	5	102,90 bz
Aachen-Düsseldorf I	4	
do. do. II	4	
do. do III	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr	4	
do. do. II.	4½	
do. Dortmd.-Soest	4	
do. do. II	4½	95,50 G
do. Nordb. Fr. W.	5	102,50 G
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do. III.	4½	
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	99,60 bz
do. Litt. B.	4½	99,60 bz
Berlin-Görlitz	5	102,00 G
do. do.	4½	91,50 bz
Berlin-Hamburg	4	94,50 B
do. do. II.	4	94,50 B
do. do. III.	5	103,50 G
Berl.-Potsd. M. A.B	4	
do. do. C.	4	90,60 G
do. do. D.	4½	96,00 G
do. do. F	4½	92,50 B
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	92,50 bz G
do. do. III.	4	92,50 bz G
do. IV. v. St. g.	4½	102,90 bz
do. VI. do.	4	92,10 G
do. VII.	4½	97,10 bz
Bresl.-Schw.-Freibrg.	4½	97,50 G
do. do. Litt. G	4½	
do. do. Litt. H.	4½	92,00 B
do. do. Litt. I.	4	89,80 bz
Cöln-Minden IV.	4	92,50 bz B
do. do. V.	4	90,00 G
do. do. VI.	4½	95,90 bz
Halle-Sorau Guben	5	95,70 bz G
do. do. II.	5	92, bz G
Hannov.-Altenbek. I.	4½	94,25 B
do. do. II.	4½	94,25 G
do. do. III	4½	87,00 bz G
Märkisch-Posener	5	
Magdeb.-Halberstadt	4½	97, G
do. do. de 1865	4½	95,50 bz G
do. do. de 1873	4½	
do. Leipzig de 1867	4½	99,25 B
do. do. de 1873	4½	99,25 B
do. Wittenberge	3	
do. do.	4½	
Niederschles.-Märk. I.	4	97,20 bz B
do. II a 62½ thlr.	4	95,00 G
do. Obl. I. u. II	4	97,20 bz B
do. do. III conv.	4	96,25 G
Nordhausen-Erfurt I.	5	
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D.	4	
do. E.	3½	
do. F.	4½	
do. G.	4½	
do. H.	4½	101, bz
do. v. 1869	5	103,25 bz
do. v. 1873	4	90,50 B
Oberschles. v. 1874	4½	97,50 bz B
do. Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	
do. do.	5	103,50 G
do. Niedsch. Zwgb.	3½	
do. Starg. Pos.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Ostpreuß. Südbahn	5	102,50 G
do. Litt. B.	5	
do. Litt. C.	5	
Rechte-Oder-Ufer	5	103,75 bz B
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. von 1858, 60	4½	99,25 G
do. von 1862, 64	4½	99,25 G
do. v. 1865	4½	99,25 G
do. 1869, 71, 73	5	103,20 bz B
do. v. 1874	5	103,20 bz B
Rh.-Nahe. v. St. g.	4½	102,10 bz
do. II. do.	4½	102,10 bz
Schlesw.-Holstein.	4½	98,75 G
Thüringer I.	4	94,75 G
do. II.	4½	
do. III.	4	
do. V.	4½	
do. VI.	4½	99,00 B

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	70,75 bz
Gal. Karl-Ludwig. I.	5	80, bz G
do. do. II.	5	78,80 bz
do. do. III.	5	75,30 bz G
do. do. IV.	5	72,75 G
Lemberg-Czernow. I.	5	64,50 bz G
do. II.	5	67,30 bz G
do. III.	5	58,25 bz
do. IV.	5	55,50 bz G
Mähr.-Schles. Ctrlb.	fr.	23,50 B
Mainz-Ludwigshafen	5	103,00 G
do. do.	4½	
Oesterr.-Franz. Stsb.	3	316,00 bz
do. Ergänzungsn.	3	304,00 bz
Oesterr.-Franz. Stsb.	5	96,90 bz B
do. II. Em.	5	97, bz
Oesterr. Nordwestb.	5	73,00 bz G
Oest. Nrdwstb.Litt.B.	5	60,00 bz G
do. Goldpriorität.	5	
Kronpr. Rud.-Bahn	5	68,30 bz
do. do. 1869	5	64,30 bz G
do. do. 1872	5	63,40 bz
Rab-GrazPr.-A.	4	
Reichenb. Pardubitz.	5	74,50 bz G
Südösterr. (Lomb.)	3	238, bz G
do. do. neue	3	239,25 bz
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	101,70 G
do. do. 1877	6	103,20 G
do. do. 1878	6	104,00 G
do. do. Oblig.	5	78,25 bz
Baltische, gar.	5	87,50 bz B
Brest-Grajewo	5	75,00 bz G
Charkow-Asow. g.	5	96,60 bz
do. in Lstr. a 20.40	5	
Charkow.-Krementsch.	5	96,10 bz
Jelez Orel, gar.	5	96,10 bz
Jelez-Woron., gar.	5	96,50 G
Koslow.-Woron.	5	97,25 bz G
Koslow.-Woron.Obl.	5	86,25 bz
Kursk. Chark. gar.	5	96,20 bz
K. Chark.-As. (Obl.)	5	92,10 bz G
Kursk.-Kiew, gar.	5	97,60 bz
Losowo Sewast.	5	93,00 bz G
Mosco-Rjäsan, g.	5	100,80 G
Mosk.-Smolensk	5	96,80 bz B
Schuja Ivanowo	5	97,20 bz G
Warschau Teresp.	5	95,60 bz
do. kleine	5	96,10 bz
Warschau-Wien II.	5	97,10 G
do. III.	5	93,10 bz
do. IV.	5	91,80 bz
Zarskoe-Selo	5	86,25 bz

Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röstel) in Posen.